



全国国际货代行业从业人员资格培训考试

指定用书

国际海上货运代理 理论与实务

中国国际货运代理协会 编



中国对外经济贸易出版社
CHINA FOREIGN ECONOMIC RELATIONS
AND TRADE PUBLISHING HOUSE

全国国际货代行业从业人员资格培训考试指定用书

国际海上货运代理 理论与实务

中国国际货运代理协会 编

中国对外经济贸易出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际海上货运代理理论与实务 / 中国国际货运代理协会编. — 北京: 中国对外经济贸易出版社, 2003. 4
全国国际货代行业从业人员资格培训考试指定用书
ISBN 7-80181-104-6

I. 国… II. 中… III. 国际运输: 海上运输: 货物运输 - 代理 (经济) - 经济师 - 资格考核 - 自学参考资料 IV. U551.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 017636 号

全国国际货代行业从业人员资格培训考试
指定用书

国际海上货运代理理论与实务

中国国际货运代理协会 编

中国对外经济贸易出版社出版

(北京市安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码: 100710

电话: 010-64269744 (编辑室)

010-64242964 (发行二部)

Email: cfertph@caitec.org.cn

网址: www.cfertph.com

新华书店北京发行所发行

北京市松源印刷有限公司印刷

780×1092 毫米 16 开本

17 印张 296 千字

2003 年 5 月 第 1 版

2003 年 5 月 第 1 次印刷

印数: 13000 册

ISBN 7-80181-104-6

F·623

定价: 33.00 元

全国国际货代行业从业人员资格培训 考试指定用书编写委员会

顾问:郭莉 严启明

编委会主任:罗开富

编委会副主任:朱仲星 王奎礼 刘占芳 李力谋
朱智屏 孙成海 庄瑞金 钱建初

秘书长:王春明 李学新

委员:(按姓氏笔画排序)

王学锋 毛艳国 叶 梅 孙燕平 孙翠霞
李新华 杨 赞 孟于群 姚大伟 曹允春
韩立德 谭万成

本书执行主编:王学锋

本书编写人员:郑丙贵 杨宇丽 苟晓萍

前 言

改革开放以来,我国对外经济贸易和国民经济取得了举世瞩目的成就,2002年我国进出口贸易额均居世界第五位,吸引外资连续十年居发展中国家之首。我国外贸和国民经济的不断发展,为国际货运代理业的发展奠定了基础;而国际货运代理业也在为外贸和国民经济发展服务的过程中,不断壮大和发展,服务水平及国际竞争能力有了明显的提高,业已形成了模式多样的经营竞争体制,正逐渐与国际接轨。国际货运代理业作为我国外贸工作的重要组成部分,在改革开放的过程中逐渐从小到大,从改革开放之前的独家企业到目前的3800多家,无论在数量上还是在质量上都得到了长足的发展。

在经济全球化的宏观背景下,世界各国、各地区的市场以现代化通讯及信息技术、物流服务和金融市场为纽带,更加紧密地联系起来。国际贸易、跨国投资以及各种经济技术合作也日益密切。国际货运代理业作为服务贸易中的一个重要部分,在区域间的经贸合作中,扮演着十分重要、不可替代的角色。国际货运代理业的发展对我国外贸和国民经济的发展具有极其重要的经济和政治意义。

随着我国加入世界贸易组织,服务业将进一步对外开放,这既给我国国际货运代理业带来更为激烈的市场竞争,也带来了前所未有的商机和广阔的发展空间。根据我国政府加入世界贸易组织时做出的有关承诺,我国国际货运代理业将在今后几年内逐步开放。外资的引入,竞争的加剧,给我们带来了新的挑战。国际货运代理业务覆盖了国际贸易、国际运输、现代信息技术、国际商务、法律等诸多方面的知识,对从业人员的基本素质、知识水平、经验积累等要求越来越高。

根据国际货运代理的行业特点,结合我国行业发展的现状,借鉴国际上一些国家的成功经验,国家行业主管部门决定在全国范围内统一开展规范的行业培训工作,并委托中国国际货运代理协会(CIFA, China International Forwards Association)负责组织实施行业培训和资格考试工作,旨在提高从业人员的业务素质,加快人力资源的队伍建设,从根本上提升企业的服务质量和水平,促进我国货运代理业的健康发展。鉴于目前我国大多数货运代理企业经营规模偏小,许多企业还处于发展起步阶段,竞争实力有限,缺乏专业人才,服务不够规范等现状,协会从2000年成立之初,就把培养高素质的国际货运代理人才作为协会的重要工作,并于2002年9月进行了全国国际货运代理业从业人员培训及首次考试,获得了社会

的较高评价。

在总结经验的基础上,中国国际货运代理协会组成了由对外经济贸易大学、大连海事大学、上海海运学院、上海兰生外经贸进修学院、中国民用航空学院、中国民用航空管理干部学院等单位的专家、学者参加的考试指定用书编写委员会。同时,认真听取了商务、交通、海关、商检、工商、金融等政府管理部门和部分国际货运代理企业的意见,参照国际货运代理协会联合会(FIATA, International Federation of Freight Forwarders Associations)对全球从事货运代理人员的职业培训要求,对培训教材的内容、结构、篇幅等进行了认真的研究、论证,组织编写了本套“全国国际货代行业从业人员资格培训考试指导用书”,共六本,作为全国国际货运代理从业人员培训与资格考试的统一指定教材。

本套教材与其他货代培训教材相比,具有以下突出特色:

1. 高度权威。中国国际货运代理协会(CIFA)作为代表我国加入国际货运代理协会联合会(FIATA)的国家级会员,被 FIATA 授权为唯一负责组织中国内地国际货运代理行业职业培训工作的机构。CIFA 按照 FIATA 对全球从业人员的培训要求,结合中国实际情况编写的此套教材,旨在帮助企业尽快地培养出一批优秀的国际化人才,提高企业竞争力,引导我国货运代理企业走向世界。

2. 博采众长。本套教材的编写打破了地域和系统的界限,集中了与货运代理业务有关的政府管理部门、全国高校和货运代理企业等各方面的专家教授的建议和意见,是包括协会、政府管理部门、专家、学者等在内的集体智慧的结晶。

3. 适应发展。本套教材在重点讲解货运代理理论与实务的基础上,有针对性地介绍了与货运代理业关系密切的海上和航空国际货物运输业务,符合传统货代企业从代办运输相关业务的单一经营商,向综合服务提供商转变的国际发展趋势,有助于推动我国的货运代理企业与国际接轨,引导企业在激烈的市场竞争中寻求新的生存、发展空间。

4. 内容翔实。本套教材涉及了国际货代业务的海运、空运、陆运、多式联运、物流、信息、库存管理等所有环节,不仅阐释了传统的货运代理业务,而且对有发展前景的国际多式联运、现代物流、货代保险等作了较为系统的介绍。内容翔实,涵盖了开展国际货运代理业务必须的各方面知识。

5. 实用性强。本套教材不仅具有较高的理论性,而且具有较强的实用性和操作性;不仅适合国际货运代理企业业务人员的培训,同时也是企业中高层管理人员的重要参考书和工具书。

本套教材的编写是由中国国际货运代理协会经过认真准备,周密部署,在商务部及其他政府管理部门的大力支持和配合下进行的。商务部部长助理郭莉、人事

教育劳动司和外贸司的有关司长和处长参与了教材的审定工作。

在教材的编写过程中,我们还得到了其他一些业内专家、学者和热心单位的帮助和支持,谨在此一并表示感谢。

本套教材除作为国际货运代理行业岗位培训及资格考试指定用书外,还可作为有关院校和其他方面人员研究和了解我国国际货运代理业发展情况的参考用书。

由于编写时间紧、任务重,难免出现一些疏漏、错误,真诚欢迎各界人士批评指正,以便再版时予以修正,使其日臻完善。

中国国际货运代理协会

2003年5月

编写说明

国际海上货运代理的理论与实践是近期发展变化较快、实践性很强的一门学科。近几十年来,在国际贸易繁荣发展的需求下,国际海上货运代理理论有了系统性的提高,国际海上货运代理实践为国际贸易提供了更加规范的海上货物运输辅助服务。

随着我国经济体制改革和进一步对外开放,我国的经济发展迅速、对外贸易增长显著,并促进了国际海上货运代理行业的发展。《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》、《中华人民共和国国际海运条例》等一系列法律法规的颁布和实施,为国际海上货运代理行业的市场环境和业务实践提供了法律保障。中国国际货运代理协会的成立促进了行业自律和行业发展。集装箱班轮运输中的集运、分拨业务的开展,House B/L 的使用,“电放”的产生,无船承运人制度的规定等,使国际海上货运代理人一方面有了发展业务的机遇,另一方面也要面对必须不断学习新理论、新知识的挑战。

《国际海上货运代理理论与实务》一书是为国际货运代理行业从业人员培训与考试而专门编写的教材。由于理论与实践的需要,书中除了介绍与国际货运代理业务有关的国际海上货物运输的基础知识、操作性的业务知识和基础理论知识外,还就国际海上货运代理理论与实践中的最新发展和研究成果进行了比较系统的论述,因此,本书还可以说是一部研究国际海上货运代理理论与实践问题的专著。本书共分八章,分别论述和介绍了国际海上货物运输概况、集装箱运输基础知识、班轮货运业务流程、班轮提单、班轮运价与运费、租船货运业务流程、租船货运合同的主要条款和海上货运事故的处理等内容。本书内容包含了符合国际货运代理协会联合会(FIATA)对其颁发的证书所要求掌握的有关国际海上货物运输的基本知识。

本书由上海海运学院国际航运系王学锋任主编并执笔和统稿,上海海运学院郑丙贵先生参加了第八章第三节的部分编写工作,地中海航运分公司(MSC)杨宇晶小姐参加了第六章和第七章的部分编写工作。

在本书出版之际,作者对中国国际货运代理协会的具体指导和积极支持,对外经济贸易大学严启明教授、大连海事大学杨赞教授就本书结构提出宝贵建议,上海中远物流有限公司(上海外轮代理公司)苟晓萍小姐提供附录单证,以

及中国对外经济贸易出版社在编写出版过程中提供技术建议和帮助表示感谢；并恳请各位读者对书中的疏漏之处提出宝贵意见。

王学锋

2003年4月28日 于上海海运学院

目 录

第一章 国际海上货物运输概述	(1)
第一节 国际海上货物运输的特点	(1)
第二节 国际海运组织	(4)
第三节 国际海运船舶营运方式	(7)
第四节 海上货运船舶	(10)
第五节 海运地理与航线	(14)
第六节 海运货物	(17)
第二章 集装箱运输基础知识	(31)
第一节 集装箱运输概况	(31)
第二节 集装箱	(35)
第三节 集装箱货物装载方式	(40)
第四节 集装箱货物的交接	(46)
第五节 集装箱租赁	(50)
第三章 班轮货运业务流程	(55)
第一节 班轮运输概述	(55)
第二节 班轮货运程序	(58)
第三节 集装箱班轮货运流程与单证	(70)
第四章 班轮提单	(90)
第一节 提单概述	(90)
第二节 提单的种类	(92)
第三节 提单记载的内容	(97)
第四节 提单的使用	(103)
第五节 国际海上货物运输公约与中国海商法	(107)
第六节 海运单	(117)
第五章 班轮运价与运费	(122)
第一节 运价与运价本	(122)
第二节 定价原理	(126)
第三节 运费计算	(130)

第六章 租船货运业务流程	(140)
第一节 租船货运概述	(140)
第二节 租船货运经营方式	(144)
第三节 租船业务流程	(151)
第四节 航次租船费率估算	(165)
第七章 租船货运合同的主要条款	(168)
第一节 租船合同条款概述	(168)
第二节 航次租船合同的主要条款	(171)
第三节 定期租船合同的主要条款简介	(203)
第八章 海上货运事故的处理	(221)
第一节 货运事故及责任划分	(221)
第二节 索赔	(226)
第三节 案例分析	(233)
附录 单证样本 19 种	(241)
主要参考文献	(260)

第一章 国际海上货物运输概述

本章主要介绍国际海上货物运输的基本特点和国际海上货物运输的一些相关组织。介绍了船舶、港口、航线和货物的基本知识。提出了选择海上承运人时应考虑的问题。

第一节 国际海上货物运输的特点

国际海上货物运输除了具有与陆路运输和航空运输相区别的特点外,还具有与国内海上货物运输不同的独特特点。

一、水路货物运输方式的特点

水路货物运输,主要是利用船舶进行货物运输的一种运输方式。水路货物运输包括江河货物运输和海上货物运输,海上货物运输又可分为沿海货物运输和国际海上货物运输。

江河货物运输技术随着科学技术的进步不断得到改进。早期江河运输是使用单一船舶从事运输,其载重量受到很大限制。19世纪中叶,江河运输开始采用拖带方法,使得运输量成倍增长。20世纪,江河运输中又出现了顶推方式。

现代海上货物运输的特征是船舶的专业化、大型化和高速化。20世纪50年代以后,海上货物运输船舶迅速向专业化发展,专业化运输船有油船、液化气船、化学品船、滚装船以及集装箱船等类型。同时,海上货物运输船舶也向大型化发展,如1976年55万载重吨的油轮问世。目前,集装箱船的航速可超过25节。

从技术性能来看,水路货物运输的运输能力最大,货物运输能力几乎不受限制。拖船船队的载重量可达万吨以上,远远超过了铁路列车的载重量。海船货舱容积大,可载运体积庞大的货物;海船载重量大,最多一次可载运几十万吨的货物,如油轮。

从主要经济指标来看,由于水路货物运输的航道主要利用的是天然水域,除了建设港口和购置船舶外,水域航道几乎不需投资,因此,水路货物运输成本最低;同时,水路货物运输还能节省能源。与铁路货物运输相比,水路货物运输劳动生产力较高。

但是,水路货物运输受自然条件的影响很大,如河流航道和一些港口受季节影响较大:冬季结冰,枯水期水位变低,难以保证全年通航。水路货物运输的速度较慢,又由于水路货物运输的运输距离长,因此运输时间也长,特别是国际海上货物运输的时间可达一个月左右。受运输条件的限制,水路货物运输的安全性和准确性相对较差。

水路货物运输最适于承担运量大、运距长、对时间要求不太紧、运费负担能力相对较低的货运任务。

世界上国际贸易货物有 2/3 以上是通过海上运输的。我国海岸线长达 18000 多公里,沿海拥有许许多多终年不冻的优良港口;长江等江河沿岸也有许多对外开放的港口。在我国港口与世界各主要港口之间,现在已开辟了众多的定期和不定期的海上航线。中国船公司所属的船舶已航行于五大洲 150 多个国家和地区的 1100 多个港口。

国际海上货物运输是伴随着国际贸易而进行的国际间货物运输,其活动范围广阔、航行距离长、运输风险很大;其经营活动要受到有关国际公约和各国法律的约束,也要受到国际航运市场的影响。

二、海上危险的特点

国际海上货物运输中海上危险的特点主要表现在危险的可能性大、所造成的损失也大、为适应海上危险而建立的制度较特别等几个方面。

1. 遭遇海上危险的可能性大

在国际海上货物运输中,由于船舶经常是长时间内在远离海岸的海洋上航行,也由于海洋环境复杂、气象多变,随时都有可能遭遇到狂风巨浪、暴雨、雷电、海啸、浮冰等人力不可抗衡的海洋自然灾害的袭击,因此使船舶遭遇这些海上危险的机会比沿海运输中多、比江河运输中更多。当国际海上货运船舶需要经过一些世界上有名的风暴区域时,更是每时每刻都可能遭受自然灾害的袭击。

2. 海上危险造成的损失巨大

国际海上货运船舶一旦遭遇海上危险后,给船舶和货物所造成的损失可能是十分巨大和惊人的。因为一艘远洋运输船舶的规模往往较大,一次载运的货物数量之多也是任何其他运输工具都无法比拟的,特别是超大型船舶,一旦造成损失,其损失程度都是十分巨大的。而且当遭遇危险时,能得到外来力量援助的及时性差,或者根本无法得到援助而使已经遭遇的危险和遭受的损失进一步扩大。例如,油轮遭遇事故后,除了油轮本身和所载运的货油损失外,还会因货油流入海洋造成海洋环境的污染,其后果和损失更是惊人,尤以那些超大型油轮发生事故更甚。1976 年 12 万吨级油轮“托利·康荣”号所载 8 万吨原油流

入海洋,使英国和法国沿岸 300 公里海域受到污染,仅为清除油污所动用的人力和物力就花费了 800 万美元之巨;2002 年也发生了类似的事故。

3. 为适应海上危险而建立了特殊制度

面对海上危险的客观存在,人们在长期海上货物运输实践并总结所发生的海上危险的情况下,为了分散危险,防止和减少海上事故的发生,为了在发生事故并带来损失时能得到一定的经济补偿,也为了促进海上货物运输事业的发展,而逐步形成和发展并延袭至今的、同时被普遍接受的一些适应海上危险的比较特殊的制度。这些制度包括共同海损制度、海上保险制度、海上救助制度、承运人责任限制制度和船舶所有人责任限制制度等。

三、国际性的特点

国际海上货物运输国际性的特点主要表现在国际海运市场的影响、货运单证的统一和适用法律的国际统一性等方面。

1. 船公司的业务经营对国际海运市场的依存性

毫无疑问,一个国家的国际海运船舶会承担本国进出口货物的运输,但也会进入国际海运市场、开展第三国的运输。而国际海运市场中汇集有许多船舶经营人,他们之间的竞争非常激烈,在国际海运市场上,对运力的供给与需求的平衡关系左右着运价和租金水平的变动,任何个别的船舶经营人都不能对市场的运价和租金水平的变化给予很大的影响,相反,个别船舶经营人的经营活动都要适应国际海运市场的变化。一国的货主或国际货运代理人通常会选择本国的船公司作为海上货物运输的承运人。但是,当其他国家的船公司能够提供更为合适的运输服务时,货主就会选择非本国的船公司作为海上货物运输的承运人。

2. 主要货运单证的国际通用性

国际海上货物运输中所使用的货运单证繁多,其作用各不相同,各个国家、港口或船公司所使用的货运单证并不完全一致。但是,因为国际海上货运船舶航行于不同国家的港口之间,作为划分各方责任和业务联系主要依据的货运单证,应能适用于不同国家和港口各个有关方面的要求。在单证的内容和编制方法上,不但要符合本国法令的规定和业务需要,而且也必须适应国际公约或有关国家和港口的法令或习惯要求,使之能为各关系方所承认和接受。所以,就一些主要的货运单证而言,在名称、作用和记载内容上大多是大同小异,可以在国际上通用。

3. 适用法规的国际统一性

国际海上货物运输从事的是国际贸易的货物运输,是国际间的货物运输,在运输中经常会发生各种事故或争议。这些问题的发生不一定是在本国的水

域范围内,纠纷或争议的各方也可能分属不同国家,因此,在处理这些问题时,就有适用哪一个国家法律规定的问题,有时同一个案件按不同国家的法律处理就可能得出完全不同的结果。为此,世界各国海运界一直都在谋求制定一系列能为各国所接受,并共同遵守的国际公约,各个国家在批准这些国际公约后,再相应地进行国内立法,以求得国际上的统一。目前在这一方面已经取得了很大成果。

第二节 国际海运组织

随着国际海运业的不断发展,各国政府和非政府组织相继成立了一些政府间国际组织和非政府间国际组织,海运企业间也成立了一些具有经营协作性质的国际组织。这些组织在保证海运安全、建立国际公约和提供海运服务等方面有着重要作用。

一、国际海事组织

1958年2月9日联合国在日内瓦召开海事大会,并于同年3月6日通过了成立“政府间海事协商组织”(IMCO)的公约,即《政府间海事协商组织公约》。该公约于1958年3月17日生效。1959年1月在伦敦召开的第一次大会期间,政府间海事协商组织正式成立。1982年5月22日,该组织更名为“国际海事组织”(International Maritime Organization, IMO)。

国际海事组织是联合国在海事方面的一个技术咨询和海运立法机构,是政府间的国际组织(Inter-government Organization, IGO)。所有联合国成员国均可成为国际海事组织的会员国。我国于1973年3月1日正式参加国际海事组织,并于1975年当选为理事国。国际海事组织设有海上安全委员会,海上环境保护委员会,法律委员会,便利委员会和技术合作委员会等五个委员会;还设有协助海上安全委员会和海上环境保护委员会的散装液体和气体分委会,危险品、固体货物和集装箱运输分委会,消防分委会,无线电和搜寻与救助分委会,航行安全分委会,船舶设计和设备分委会,稳性、载重线和渔船安全分委会,培训和值班标准分委会及船旗国履约分委会等九个分委会。

国际海事组织的宗旨是:“在与从事国际贸易的各种航运技术事宜的政府规定和惯例方面,为各国政府提供合作机会;并在与海上安全、航行效率和防止及控制船舶造成对海洋污染有关的问题上,鼓励和便利各国普遍采用最高可行的标准”。国际海事组织还负责处理与这些宗旨有关的行政和法律事宜。

二、波罗的海国际海事协会与国际海事委员会

除了属于政府间的国际组织如国际海事组织外,还有一些国际航运组织是

属于非政府间的国际组织(Non-government Organization, NGO)。这些非政府间的国际航运组织都是由航运企业以及与航运有关的机构联合而成的学术性和咨询性的民间团体。因参与的成员众多,它们还能在国际海运政策方面起到协调和咨询的功能。非政府间国际航运组织中比较著名的有:国际航运公会(International Chamber of Shipping, ICS);波罗的海国际海事协会(Baltic and International Maritime Council, BIMCO);国际海事委员会(Committee Maritime International, CMI)。在国际海上货运代理实践中,如果遇到相关业务问题时,可以向有关组织如波罗的海国际海事协会或国际海事委员会等咨询。

BIMCO 成立于 1905 年,总部设在哥本哈根。协会成员有航运公司、经纪人公司以及保赔协会等团体或俱乐部组织。该协会的宗旨是保护会员的利益,为会员提供情报咨询服务;防止运价投机和不合理的收费与索赔;拟订和修改标准租船合同和其他货运单证;出版航运业务情报资料等。情报咨询是该协会的基本活动。其服务项目包括:解释租船合同条款或在发生争议时提供建议;提供港口及航线情况;提供港口费用和使费账单等具体资料。它共出版九种协会刊物,如协会每周通知、专门通告、双月通讯等,同时拥有丰富的资料供会员索取并有大量资料发表在刊物上。该协会在联合国贸发会议及国际海事组织中享有咨询地位。

国际海事委员会 1897 年成立于布鲁塞尔。它的主要宗旨是促进海商法、海运关税和各种海运惯例的统一。它的主要工作是草拟各种有关海上运输的公约,如有关提单、有关责任制、有关海上避碰、有关救助等方面的国际公约草案。国际上第一个海上货物运输公约——著名的《海牙规则》就是由该委员会 1921 年起草,并在 1924 年布鲁塞尔会议上讨论通过的。1968 年又对《海牙规则》进行了修正,制定了《海牙—维斯比规则》,即《1968 年布鲁塞尔议定书》。

三、班轮公会与联营体

除了上述的 IGO 和 NGO 以外,还有一类可称之为国际海运企业间组织的具有经营协作性质的国际组织,主要有班轮公会、协商协议、联营体、战略联盟等形式。班轮公会(liner conference)与联营体(consortium or consortia)是具有代表性的具有经营协作性质的航运企业间的国际组织。

1. 班轮公会

班轮公会,又称班轮航运公会、运价协会、水脚公会,是指在同一航线上或相关航线上经营班轮运输的两家以上运输企业,为了避免相互之间的激烈竞争,通过制定统一的费率或最低费率以及在经营活动方面签订协议,而组成的联合经营组织。世界上第一个班轮公会于 1875 年诞生在英国至加尔各答航线上,然后发展遍及全世界,到 20 世纪 70 年代初,全世界共有 360 多家班轮

公会。

班轮公会分为闭锁公会或称封闭式公会(closed conference)和开放公会或称开放式公会(open conference)两种。闭锁公会吸收会员很严格,它制定运价,并在成员之间分配货载比例,以促使运力与需求的平衡,并避免成员之间在挂靠港上无效率的重复。有些闭锁公会还在成员之间分配收入和分摊成本。开放公会制定运价,但对入会无限制,任何班轮企业都能入会。开放公会也不分配货载比例。因此,闭锁公会比开放公会的垄断性质更强。按照美国的反托拉斯法(anti-trust laws),美国航线上的班轮公会只能采取开放公会的形式。

班轮公会成立的目的确定了其两个方面的主要业务:一个方面是属于限制和调节班轮公会内部会员相互间竞争的业务活动;另一个方面则是为了防止或对付来自公会外部的竞争,以达到垄断航线货载目的的业务活动。限制或调节班轮公会内部相互竞争的主要业务有:协定费率、统一安排营运、统筹分配收入、统一经营等。防止或对付来自公会外部竞争的措施有:延期回扣制、合同费率制、联运协定、派出“战斗船”等。

进入 20 世纪 70 年代以后,班轮公会遭遇到来自几方面的强有力挑战。首先,托运人的力量日益壮大,托运人协会在班轮市场中正日益发挥更加重要的作用,极大地限制了公会政策的实施范围;其次,许多国家纷纷制定了对公会不利的法律政策,如 1983 年生效的联合国班轮公会行动守则规定不得派战斗船,美国 1984 年航运法的规定使公会失去了定价权;再次,班轮集装箱化使服务质量差别缩小,船公司单独介入航线的运输并提供高附加值的服务已经成为可能,进而产生了班轮公会的强大竞争对手。据统计,20 世纪 80 年代中期公会还能控制东西向干线的 80%~90% 货运量,到 80 年代末骤降为 50% 左右,而长荣、阳明、韩进等一批实力坚强的大型独立船公司则已占有了相当大的市场份额。种种迹象显示削弱班轮市场垄断性的力量在增强,旧的班轮公会政策体制正面临着前所未有的挑战,来自航运市场的信息已经表明,封闭式公会的一系列政策已没有多少市场,衰落是必然的,而开放式公会所受的压力也有增无减。

当班轮运输市场上存在强大的独立承运人时,在某一航线或某一区域范围内班轮公会与独立承运人之间就可能达成有关运力或运价的稳定协议。20 世纪 80 年代末至 90 年代初,世界各主干航线上先后达成了一些公会成员与独立承运人之间的各种稳定协议,如 1988 年的越太平洋航线协商协定(Trans-Pacific Discussion Agreement, TPDA)、1989 年的越太平洋航线稳定协议(Trans-Pacific Stabilization Agreement, TSA)、1991 年的西向越太平洋航线稳定协议(TAA, 1994 年改为 TACA)、1992 年的欧亚贸易协定(Europe-Asia Trade Agreement, EATA)等。除了上述干线达成的协议外,在支线运输上,公会内外的船