

Dr. MIHAJLO BATALIĆ
Spliska plovidba
Split, Titova obala 6

Prometna politika
Prethodno priopćenje
UDK: 656.012.424
Primitljeno: 19.01.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

KODEKS VLADANJA LINIJSKIH KONFERENCIJA I MJERE EKONOMSKE POLITIKE EZ PREMA BRODARSTVU

SAŽETAK

Autor razmatra svrhu donošenja Kodeksa i njegovu primjenu u brodarstvu, naročito što se tiče brodarstva zemalja EZ. Ukazuje na mnogobrojne promjene koje su se desile nakon stupanja na snagu Kodeksa u vezi polarizacije dviju koncepcija, protekcionističke i liberalne. Razvoj kontejnerske svjetske flote u mnogome je doveo u pitanje postavke Kodeksa, pa autor smatra da će u uvjetima deregulacije i raspodjela tereta zasnovana na Kodeksu dobiti uskoro novi oblik.

1. UVOD

Medjunarodna trgovina i pomorski prijevozi odvijaju se u složenim prilikama i brojnim proturječnostima medjunarodnih ekonomskih odnosa. Načela medjunarodnih ekonomskih odnosa i medjunarodne trgovine donesena su još 1944. g. i od tada su zabilježeni brojni pokušaji stvaranja takve medjunarodne organizacije koja bi regulirala odnose u svjetskoj trgovini. Bez obzira što je ostvaren golem progres u procesu liberalizacije, razmatrajući općenito, taj napredak nije donio jednaku korist svim sudionicima u medjunarodnoj trgovini, pa tako ni svim zemljama u svijetu. Stoga su na poticaj zemalja u razvoju i UNCTAD-a zahtjevi za uspostavljanje novih medjunarodnih ekonomskih odnosa bili istaknuti na VI specijalnom zasjedanju Generalne skupštine UN, čijom je rezolucijom od 01.05.1974. g. donesena Deklaracija i Program akcije o uspostavljanju novog ekonomskog poretka, a nekoliko mjeseci kasnije i nacrt Povelje o ekonomskim pravima i obvezama država¹). Nakon toga i dalje su se zahtijevale brze i značajne promjene, usmjerene k stvaranju sveopćeg sporazuma o trgovini, ali bez nekih značajnijih uspjeha. Javila su se čak i ozbiljna upozorenja da se sve više širi protekcionizam. Iako je 1980. g. došlo do sklapanja takva sporazuma, univerzalna primjena još je uvijek pretpostavka za daljnji dugotrajni proces prilagodjavanja.

Najrazvijenije zemlje svijeta su i na svom skupu u Versaillesu 1982. g. izrazile spremnost da nastave pregovore Sjever-Jug. Daljnji naredak u mnogome će ovisiti i o saznanju da je sporazum potreban svima i da se medjunarodni ekonomski poredak treba temeljiti na principu partnerstva, a ne pomaganja²).

Nova medjunarodna strategija razvitka (NIDS), kao integralni dio napora medjunarodne zajednice u stvaranju novog ekonomskog poretka uključivala je i program ubrzanog razvitka brodarstva zemalja u razvoju koje su do 1990. g. trebale dostignuti 20% udjela u svjetskom brodarstvu. Medjutim, to je već koncem 1987. bilo postignuto. Dakako, u ta brodarstva uračunato je svo brodovlje koje vije njihove zastave bez obzira da li je pod stvarnom kontrolom tih zemalja ili je vlasništvo brodarara iz drugih zemalja³). UNCTAD-ov Komitet za brodarstvo permanentno istražuje taj i druge probleme u vezi s brodarstvom. To su pitanja tehničke naravi, tehnologija i organizacija transporta robe morem, ali u prvom redu istaknuti je mogućnost razvoja i zaposlenja tih brodarstva. Stoga se u aktivnostima UNCTAD-a posebice ističu ona u vezi s raspodjelom tereta u prijevozima morem.

2. RAZLOZI I DONOŠENJE KONVENCIJE UN O KODEKSU VLADANJA LINIJSKIH KONFERENCIJA

Brodarstvo je od uvijek bilo do posebnog interesa za svaku zemlju, čak i za one koje ga iz bilo kojeg razloga nisu uvijek mogle imati, pa je stoga uvijek i uživalo državnu pomoć. Te se pomoći manifestiraju, odnosno realiziraju na različite načine. U svom rudimentarnom obliku mnogo su se razlikovale od današnjih, ali za restriktivne mjere prema brodovima drugih zemalja sustavno donesene i korištene u srednjem vijeku to se ne može tvrditi. Merkantilizam i protekcionizam u ekonomskim odnosima utjecao je na stvaranje mnogih mjera intervencije. Ukiđanjem engleskih Navigation Acts-a iz 1651. g. u brodarstvu sve više dobiva na značenju liberalizam, ali ni protekcionizam nije zaboravljen. Ozbiljne državne intervencije u brodarstvu, naročito u linijskim prijevozima, zabilježene su poslije II svjetskog rata. Najrašireniji oblik kojeg mnoge zemlje uspostavljaju unilateralnim aktima jest osiguranje zaposlenja brodovima domaće zastave. Ta je mejra nastala u SAD, ali se mnogo koristi i u drugim zemljama, što se takodjer postizava i bilateralnim aktima⁴).

Usporedno sa saznanjem o potrebi razvitka brodarstva javila se i potreba kontrole prijevoza tereta, a kako se veća pažnja obračala linijskom brodarstvu, ta se kontrola prvenstveno odnosila na prijevoze generalnih tereta.

Tako je i nastala ideja o kontroli, odnosno raspodjeli prijevoza generalnih tereta brodovima brodarskih linijskih konferencija i to donošenjem jedinstvenih i za sve sudionike prihvatljivih pravila o vladanju linijskih konferencija. Bila je prihvaćena inicijativa UNCTAD-a u vezi s donošenjem Konvencije o Kodeksu vladanja linijskih konferencija. Načrt Kodeksa se razmotrio na III UNCTAD-u (Santiago, 1972.), a bio je prihvaćen na Konferenciji UN vladinih opunomoćenika održanoj u Ženevi 1974, a ptoresan broj ratifikacija dobio je gotovo desetljeće kasnije. Kodeksom se predviđjela raspodjela tereta po principu 40 : 40 : 20, a takvom raspodjelom očekivalo se postići ekonomske i druge povoljne učinke, pa tako i "jačanje slabijeg na račun jačeg da bi se osigurala što povoljnija pregovaračka pozicija"⁵⁾. Dakako, ovu raspodjelu ne bi trebalo prihvatiti kao apsolutni zahtjev, već jedino shvatiti kao pravo kojeg nacionalni linijski brodari mogu koristiti. To znači da ni čitav Kodeks ne bi trebalo smatrati kao akt protiv tradicionalnih linijskih brodara, već kao pokušaj stvaranja novih odnosa. Za realizaciju trebalo je stimulirati adekvatni razvoj linijskog brodarstva, posti racionalniji i pravičniji odnos između korisnika prijevoza i brodara, zatim između samih brodara i to uklanjanjem diskriminacije i postizavanjem uravnoteženijeg udjela u prijevozima. Međutim, neke su zemlje svoja brodarstva još više zaštićivala, a odredbe Kodeksa su se tumačile i primjenjivale ovisno o stupnju i širini legislativnog uvođenja istih u nacionalna zakonodavstva, odnosno multilateralnih sporazuma unutar pojedinih društveno-ekonomskih okruženja. Doktrina ekonomskog liberalizma najrazvijenijih zemalja, ako su i ratificirale Kodeks, dopustila je dovoljno liberalnog duha u njegovom tumačenju kako ne bi mogao postati eventualna barijera ni poslovnoj politici ni razvojnim planovima njihovih brodarstva. S druge strane ipak se najvećom manom Kodeksa, prema tumačenju njegovih kreatora, smatralo što nije specificirao sveobuhvatnu raspodjelu linijskih tereta, već se ograničio na linijske brodarke konferencije, a brodarima koji nisu članovi tih konferencija ostavio potpunu slobodu. Nije definirao ni prijevoz tereta koji nemaju značajke generalnih tereta, a ni prijevoz generalnih tereta s brodovima koji ne pripadaju skupini linijskih brodova (posebice je to slučaj prijevoza s višenamjenskim i kombulk brodovima). Naime, pretpostavljalo se da Kodeks ima ugrađen samoregulirajući mehanizam. Osim toga ostavila se mogućnost njegova noveliranja. Međutim, pozitivan ocjena i podrška brojnih zemalja na V UNCTAD-u u Manili 1979. g. stvorila je uvjerenje da su svi problemi linijskog brodarstva riješeni. U međuvremenu mnogi su veliki linijski brodari razvili kontejnerske prijevoze s velikim brodovima, a takvi su prijevozi izvan kontrole kodeksa. Isto tako njegova primjena postaje ograničena, jer su zemlje članice EZ-a, bez obzira da li suratificirale Kodeks ili ne, za prijevoze između njihovih luka i s njihovim

brodovima zadržale određene rezerve⁶⁾.

Na taj je način Kodeks svega nekoliko godina nakon stupanja na snagu izgubio na značenju i vjerojatno znatno zaostao za događajima na svjetskom tržištu prijevoza generalnih tereta, posebice kontejneriziranih tereta.

3. ZAJEDNIČKA POLITIKA EZ PREMA BRODARSTVU I ODNOS PREMA KODEKSU O VLADANJU LINIJSKIH KONFERENCIJA

Ratificiranjem Konvencije UN o Kodeksu vladanja linijskih konferencija od strane SRNj 06.04.1983. g. ispunili su se uvjeti koje je ta Konvencija predviđjela, pa je Kodeks stupio na snagu 6 mjeseci kasnije. Priklanjajući se zemljama koje su već ranije pristupile, mnoge su zemlje OECD neposredno nakon toga iskazale svoju spremnost da i one ratificiraju Kodeks⁷⁾. Očekivalo se da će rasprave o opravdanosti multilateralnog reguliranja linijskih prijevoza u svijetu poprimiti mirnije tokove i da će postupno dobivati na značenju, u praksi potvrđivati opravdanost mjera o raspodjeli tereta i cilja kojeg se takvom raspodjelom predviđjelo postići. Bilo je pozitivnih znakova o smanjivanju intencije bilateralnog sporazumijevanja, pa čak i promjena u sferi unilateralnog reguliranja linijskih prijevoza, odnosno u politici rezerviranja linijskih tereta za vlastita brodarstva. Iako se nije ni moglo pretpostaviti da će razvijene zemlje bezrezervno podržavati i poticati primjenu Kodeksa, bitne promjene do kojih dolazi 1985. g. u politici EZ prema brodarstvu ipak nije bilo moguće očekivati. Nakon višegodišnjih promjenljivih stavova, vjerojatno uzrokovanih različitošću događaja u svjetskoj ekonomiji, njenom razvoju, međunarodnoj trgovini i svjetskom porekomorskom robnom prometu Savjet EZ proklamira zaključke o liberalnoj politici. razmotrivši studije o brodarstvu odlučeno je bilo da se slobodno-tržišna ekonomija u brodarstvu najviše približava interesima EZ-a. Komisija koja je na temelju takvog zaključka razmotrila mogućnost protumjera pojedinih zemalja i mogućnost aktivnijeg udjela pojedinih brodarskih linijskih servisa koji bi mogli prijeći ili ozbiljnije ugroziti konkurenciju na tržištu predložila je niz mjera koje su sadržale regulirajuće mehanizme u područjima:⁸⁾

- zajedničkih diplomatskih akcija zemalja EZ ili odluka o protumjerama ako bi treće zemlje pokušale postaviti kakva ograničenja ili barijere u dobivanju tereta brodarima zemalja EZ,
- obaveze zemalja članica da primjenjuju takve principe koji će na tržištu pomorskih prijevoza održavati uvjete slobodnog tržišta kada se prometuje iz, za ili unutar EZ,
- primjene odredbi o konkurenciji u brodarstvu prema tzv. rimskom sporazumu, tj. osloboditi ih takvih odredbi kada se radi o linijskim prijevozima, ali uz odgovarajuće uvjete od kojih je uvijek uvjet da se omogućava i brodarima

koji nisu 6lanovi konferencija da u6estvuju u tim prijevozima, i

- prava EZ da donosi protumjere kada se pojavi praksa nekorektnosti ponude prijevoznih cijena (podkotiranje linijskih vozarina npr.).

Državne mjere pomo6i brodarstvu postaju sve u6estalije, a kao krajnji rezultat javlja se sve ve6a nejednakost izme6du konkurenata. Tržišni uvjeti, prema tome, postaju sve manje realna mogu6nost, a sve više se ulazi u sferu usporedbi da li 6e pozitivne stavke raznih bilanci biti ve6e u odnosu na one negativne. Postaje to više usporedjivanje uspješnosti razli6itih metodologija u prikazivanju prihoda i troškova, pa i doktrina koje tuma6e da li je prijevoz morem izvor prihoda ili je to samo jedna troškovna stavka koja je potrebna da bi se realizirala neka proizvodnja ili izvršila translokacija radi nekog drugog razloga ili je prijevoz morem, što je 6esto slu6aj, mogu6nost ostvarivanja deviznog priliva. U tom spektru raznih mjera pokazuju se i one koje primjenjuju razvijene zemlje, a razli6ite su od onih koje primjenjuju zemlje u razvoju. One prve nastoje "spasiti" svoje brodarstvo, a ove druge "razviti" brodarstvo koje 6e im pomo6i iza6i iz nerazvijenosti. Zabrinjavaju6e je da se pri tome 6esto zaboravlja koje su se sve promjene odigrale u brodarstvu, a još više je zabrinjavaju6e što se ne pokušava predvidjeti promjene koje 6e se tek odigrati. Ukoliko se takve mjere približavaju ili su u potpunosti dobile protekcionisti6ki karakter, onda imaju i povratni negativni utjecaj na brodarstvo i medjunarodnu trgovinu, dakle donose malo koristi onima koji iniciraju.

Prate6i razvoj svjetskog brodarstva, ponajviše trendove u linijskom brodarstvu i njegov mogu6i razvoj UNCTAD-ov je Komitet za brodarstvo na svom 12. zasjedanju održanom u Źenevi 10.11.1986. g. razmotrio primjenjivanja Kodeksa⁹⁾. Tada je bilo zaklju6eno da je linijsko brodarstvo ve6 doživjelo razne tehnološke inovacije i odgovaraju6e promjene u organizaciji prijevoza. Te promjene nisu samo rezultirale promjenom odnosa izme6du kapitalnih sredstava i ljudskog rada, ve6 su donijele pove6anje efikasnosti i brzine transporta. Višak tonaže uz tehnološke promjene inicirao je i traženje takvih organizacijskih oblika koji 6e omogućiti svladavanje krize, ali su u isto vrijeme neda6e tržišta poticale na sve oštriju borbu za dobivanje tereta. Razli6itost politike pojedinih zemalja u pogledu na Kodeks, bez obzira da li su ga prihvatile ili ne, još je više uve6avala nepostojanost njegove primjene. Stoga se razmotrivši stupanj s kojim se Kodeks primjenjuje došlo do zaklju6ka o potrebi održavanja Konferencije UNCTAD-a o pregledu izvršenja Kodeksa UN o vladanju linijskih konferencija. U istoj godini, tj. 1986.g., Savjet EZ donosi paket mjera o zajedni6koj politici u brodarstvu. Do sporazuma o njihovoj primjeni dolazi koncem godine i od bitnog su zna6enja za linijsko brodarstvo, a svrstane su u 4 glavne to6ke:¹⁰⁾

- slobodna konkurencija u medjunarodnim pri-

jevozima za, iz i unutar EZ uz postupno uklanjanje svih unilateralnih odredbi o rezervaciji tereta za nacionalno brodarstvo, drugih diskriminatorских i bilateralnih sporazuma o podjeli tereta do 1992. g., kao i zabranu takvih sporazuma u budućnosti,

- primjena odredbi o konkurenciji pomorskog transporta unutar EZ uz izuze6e za linijske brodarске konferencije kada se ispune odredjeni uvjeti,
- pravo EZ na zajedni6ku akciju suzbijanja protekcionizma tre6ih zemalja, odnosno nekorektnе tarifne politike njihovih brodarских linija, (i)
- posebno pravo u suzbijanju nekorektnе prakse tarifne politike državnih brodarских linija zemalja izvan EZ.

Odredbe o reguliranju odnosa izme6du zemalja EZ i tre6ih zemalja, odnosno njihovih brodarских tvrtki i primjena zajedni6ke akcije zemalja EZ prema njima stupile su na snagu 01.07.1987.¹¹⁾ To nisu bile jedine mjere ekonomske politike prema brodarstvu koje su inaugurirale zemlje EZ i zemlje OECD, ali su smatrane vrlo zna6ajnim za pomorsko brodarstvo općenito i to upravo suprotnih tendencija od onih koje su barem u jednom svom dijelu trebale imati da bi se uspješnije nastavilo primjenjivanje politike podjele tereta koju je toliko dugo godina zastupao UNCTAD. Na 13. redovnom zasjedanju UNCTAD-ova Komiteta za brodarstvo u Źenevi 14-22.03.1988.g. posebna se pažnja posvetila neravnoteži izme6du ponude i potražnje u svjetskom brodarstvu, ali su se razmotrila i druga zna6ajna pitanja. Smatralo se da je produženju krizi naro6ito pogodovao raširen sistem mjera državne pomo6i brodarstvu¹²⁾.

U tako polariziranim i novonastalim prilikama ponovno su se javili vrlo oštri prigovori prema UNCTAD-u, što se pred najavlјenu Konferenciju UNCTAD-a o pregledu izvršenja Kodeksa UN o vladanju linijskih konferencija moglo i o6ekivati. Kriti6ari Kodeksa ustvrdili su da on nije nikad u praksi ni funkcionirao, pa nema ni razloga da se razmatra o njemu¹³⁾. Kritika se temeljila na tome da se Kodeks pripremao u vrijeme 60-ih godina kada su linijski brodovi imali druk6ija tehni6ko-tehnološka obiljeđa. Dok se 80-ih godina tereti koji su se ranije prevozili klasi6nim linijski brodovima, prevoze u sasvim druk6ijim brodovima i na druge na6ine, linijski prijevozi gube svoj raniji identitet, a Kodeks je ostao isti. Tehnološke i strukturalne promjene u svjetskom brodarstvu iskazuju se i u sve ve6oj tehnološkoj raznovrsnosti uklju6ujući praksu prekrcanja tereta (transshipment), nove organizacijske forme koje koriste prijevoznike ku6e (brodarски konzorciji, op6i prevoznici koje ne raspolađu s vlastitim brodovljem, novi na6ini ra6unanja prijevoznickih tarifa i zaklju6ivanja prijevoza, multimodalni transport itd.) i uop6e u modalitetima prijevoza. Sve to zajedno ozbiljno remeti, ako ne osnovne principe radi kojih je Kodeks predložen i prihva6en, onda barem princip podjele tereta, što u

krajnjem opet znači smanjenje značenja Kodeksa.

Konferencija o pregledu izvršenja Kodeksa održana je u Ženevi od 31.10. do 18.11.1988. g.¹⁴⁾ i razmatranjima su trebala biti obuhvaćena bitna pitanja u vezi a primjenom Kodeksa. To su između ostalih:

- tehnološke i strukturalne promjene u svjetskom linijskom brodarstvu,
- područje primjene Kodeksa,
- rezerve na ratifikacije Kodeksa,
- modaliteti primjene, i
- nekonferencijske linije.

Konferencija, međutim, nije imala značajnijeg usjeha, ako se ne računa da se postigao uspjeh u tome što se sporazumno dogovorilo a će se ubrzo ponovno održati. Naime, najveći dio vremena bio je utrošen na čisto proceduralnim pitanjima¹⁵⁾, ali je ipak značajno da se većina delegata izjasnila da se Kodeks mora i dalje sačuvati i njegove odredbe doradjivati. Dakako, suprotnosti su još uvijek znatne i kreću se u rasponu od želja zemalja u razvoju da se njihovim brodarstvima osigura raspodjelom više tereta, do stavova razvijenih zemalja da se Kodeks ne primjenjuje na linijsko brodarstvo koje nije učlanjeno u konferencije. Jednostavnije postavljeno, razvijene zemlje žele manju ulogu i značenje Kodeksa, posebice žele da mu je primjena ograničenija, a princip slobodne konkurencije u linijskom brodarstvu što više primjenjiv. Ukoliko se uz tako izražene stavove doda još i ideja o stvaranju evropskog registra, što bi možda poslije 1992. g. dovelo i do ozbiljnijeg razmišljanja o jedinstvenoj zastavi brodarstva EZ, onda će pitanje pristupa teretima iz međusobne razmjene tih zemalja biti vrlo ozbiljno ugroženo za treće zemlje.

4. ZAKLJUČAK

Linijski prijevozi robe morem, smatra se, na neki su način regulirani samim organiziranjem takvih prijevoza i to od vremena uspostavljanja prvih brodarskih linijskih konferencija. Vrlo snažna i razvijena mreža linijskih konferencija institucionalizirala je određene odnose u tom sektoru brodarstva i u mnogome doprinijela razvitku brodarstva. Dijelovi privreda mnogih zemalja, a u nekim slučajevima i čitave privrede, ne mogu ni uspješno ni efikasno poslovati bez takvih prijevoza. S obzirom da brojne zemlje nisu imale svoja brodarstva težile su što bržem stvaranju trgovačke mornarice i to u pravilu namijenjene linijskim prijevozima. karakteristični su primjeri upravo zemalja u razvoju. Za ta novostvorena brodarstva trebalo je osigurati terete koje će prevoziti. To je trebalo omogućiti Kodeks o vladanju linijskih konferencija na osnovi sheme o multilateralnoj raspodjeli, što znači da bi se na taj način ograničio i smanjio utjecaj protekcionističkih mjera i utjecaj raspodjele temeljem bilateralnih sporazuma. No, od sazrijevanja ideje do njene realizacije proteklo je mnogo vremena, a isto tako i od donošenja Konvencije o Kodeksu do njegova

stupanja na snagu. U tom vremenu došlo je do brojnih promjena u brodarstvu i pomorskim prijevozima općenito. Te su promjene tehničko-tehnoloških značajki i strukturalne naravi u prijevozima, trgovini, privrednim i drugim djelatnostima u svijetu. Ponovno je došlo do polarizacije dviju koncepcija, protekcionističke i liberalne, što je imalo izraza u daljnjim naporima kroz aktivnosti UNCTAD-a i odlukama koje je donijela EZ. Razvijene zemlje očekuju da će mjere njihovih ekonomskih politika, pa tako i one u okviru EZ njihovim brodarstvima, posebice linijskim, osigurati napredak kroz slobodnu utakmicu na tržištu. No, brodarske linijske konferencije zadržale su i dalje svoj status i gotovo tradicionalnu organizaciju. S druge strane, pojava velikih brodara, posebice onih iz Azije, sa suvremenim kontejnerskim brodovljem i čvrsto organiziranih u kartel, smanjila je ulogu konferencijskih brodara. Danas samo nekoliko brodara i to nekonferencijskih, kontrolira značajan dio kontejnerske flote u svijetu, a za vrlo kratko vrijeme taj će se udjel još znatnije povećati tako da bi mogli tu kontrolu proširiti i na 1/3 te flote. Ako se tome doda da su konferencijski tereti pali ispod 40% na brojnim pravcima, lako je pretpostaviti da je opstanak linijskih brodara uvjetovan konferencijskom zaštitom i drugim mjerama pomoći. Teško je pretpostaviti da će se veliki nezavisni brodari uključiti u konferencije, a isto tako teško pretpostaviti da će se konferencije postupno gasiti, ali je sasvim moguće očekivati da će se sve više prilagođavati radu nezavisnih. Takav efikasniji pristup, doduše sa suvremenim kontejnerskim brodovima i to uglavnom većim od 2500 TEU, zahtijeva i velika finacijska ulaganja. Organiziranje kontejnerskog prometa na glavnim svjetskim plovidbenim pravcima uz manji broj pristajanja tražit će i globalnu organiziranost. Da li to znači da će danas ozbiljno, ali i opravdano kritiziran Kodeks, tj. reguliranje prijevoza i raspodjela tereta u budućnosti dobiti novi oblik i globalni obuhvat. Odgovor u današnjem trenutku, tj. u vremenu tzv. deregulacije više bi spadao u sferu pogadjanja, a manje imao znanstvenu podlogu.

SUMMARY

THE CODE OF CONDUCT OF LINER CONFERENCES AND MEASURES OF ECONOMIC POLICY OF THE EC TOWARDS THE SHIPPING TRADE

The author deals with the objectives of introduction of the Code of Conduct and its application in shipping with particular reference to the shipping trade of the EC member states. The author points out a variety of changes that have taken place since the introduction of the Code into effect in relation to the polarization of the two concepts - the protectionist and the liberal one. The development of the container fleet of vessels has in many ways questioned the theses of the Code so that the author be-

lieves that in the condidtions of deregulation, the distribution of cargo, as grounded on the Code, will soon assume a new shape.

LITERATURA

- [1] H. L. BETH, A. HANDER I R. KAPPEL: 25 Years of World Shipping, Fairplay Publications, London, 1984.
- [2] CASTRONOVO, VALERIO: Storia dei fatti economici - Gli ultimi 50 anni nel mondo, Il Mondo, Milano, 1981.
- [3] COREA, GAMANI: Need for Change - Toward the new international economic order, Pergamon Press, Oxford, 1981.
- [4] G. JOHN: Take your partners, Fairplay, London, 22.09.1988.
- [5] FLORE, VITO DANTE: I trasporti marittimi, Teoria economica- Intervento dello Stato, Vito Bianco Editore, Roma, 1979.
- [6] The future of liner shipping, Report on the International Symposium, Institut for Shipping Economics, Bremen, Bremen, 1976.
- [7] Imbalance between Supply and Demand in World Shipping, TD/B/C.4/312, UNCTAD, Geneva, 1987.
- [8] Implementation of the UN Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences, TD/B/C.4/300, UNCTAD, Geneva, 1986.
- [9] Issue for the Review Conference, TD/CODE.2/4 Geneva, 1988.
- [10] Maritime Transport 1983-1986., OECD, Paris, 1984-1987.
- [11] No review for Liner Code, Fairplay, London, 24.11.1988.
- [12] Review of Maritime Transport 1986, UNCTAD, Geneva, 1987.
- [13] STOPFORD, MARTIN: Maritime Economics, Unwin Hyman, London, 1988.
- [14] S. G. STURMEY: The Code - The next five years, Institute of Shipping Economics, Bremen, 1980.