

**Русинов Игорь Александрович,**

д.т.н., профессор, заведующий кафедрой  
коммерческой эксплуатации водного транс-  
порта ФГБОУ ВО «Государственный универ-  
ситет морского и речного флота имени адми-  
рала С.О. Макарова»

тел.: 322-77-89, м.т. 351

E-mail: RusinovIA@gumrf.ru

**Гаврилова Ирина Александровна,**

к.э.н., доцент кафедры частного права  
ФГБОУ ВО «Государственный университет  
морского и речного флота имени адмирала  
С.О. Макарова»

Тел.: +7(921)447-49-99

E-mail: gavrilova.irina.a@gmail.com

**Нелогов Андрей Георгиевич,**

доцент кафедры коммерческой эксплуатации  
водного транспорта ФГБОУ ВО «Государ-  
ственный университет морского и речного  
флота имени адмирала С.О. Макарова»

Тел.: +7(962)712-16-89

E-mail: andrey.nelogov@united-transport.ru

### **Коротко о линейных конференциях**

В статье в общих чертах рассмотрены причины и предпосылки возникнове-  
ния линейных конференций (фрахтовых соглашений), рассмотрены традици-  
онные формы объединений линейных перевозчиков – «джентельменские» (уст-  
ные) соглашения и соглашения о совместном обслуживании, линейные конфе-  
ренции, а также показаны основные особенности конференциальных соглаше-  
ний. Со ссылкой на документы ООН дано определение линейного судоходства  
и линейных конференций.

**Ключевые слова:** линейное судоходство, линейные конференции, фрах-  
товые соглашения, судоходство, морские перевозки, морской транспорт, кон-  
ференциальные соглашения.

### **Few words about Liner Conferences**

Authors consider reasons and preconditions of establishment of Liner Confer-  
ences (Freight Agreements), forms of traditional shipping associations like Gentle-  
men agreements, Joint Service agreements, Liner Conferences, as well as some par-

ticulars of their activity. Refer to to United Nations sources Authors define terms Liner Shipping and Liner Conference.

**Keywords:** liner shipping, liner conference, freight agreements, shipping, ocean freight, maritime transport, the conference agreement.

Предметом настоящего исследования является линейное судоходство и, в частности, линейные конференции. Многочисленные определения линейного судоходства, при всей их схожести, грешат одним и тем же. Они не указывают авторитетных первоисточников. Представляется целесообразным остановиться на определении линейного судоходства, которое было дано в Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций (далее «Кодекс»<sup>1</sup>) и Рекомендациях ЮНКТАД по использованию Кодекса<sup>2</sup>: «Под линейным судоходством понимается регулярная перевозка судами грузов, принадлежащих неопределённому кругу грузоотправителей (грузополучателей), между портами захода по объявленному расписанию. Линейный перевозчик является общественным перевозчиком, то есть не может проводить дискриминацию каких-либо потребителей, грузов или линейных портов. Перевозчик должен принимать к перевозке грузы без ограничения минимального количества и организовать работу с грузами в портах, на определённых перевозчиком терминалах (причалах) с которыми имеет договорные отношения».

С момента возникновения линейного судоходства для него было характерна постепенная и возрастающая со временем консолидация, выражающаяся в бесконечном слиянии и поглощении компаний. Причины этого явления были указаны во многих работах, том числе и в книге немецкого профессора, одного из основоположников теории современного транспорта Э. Закса «Пути и средства сообщения в народном хозяйстве», написанной в конце XIX века.

Эмиль Закс в своей работе «Пути и средства сообщения в народном хозяйстве» отметил, что «каждое отдельное судоходное предприятие стремится

---

<sup>1</sup> См.: Конвенция о кодексе поведения линейных Конференций. Женева, 6 апреля 1974 г. Официальный текст на русском языке.

<sup>2</sup> См.: Руководство по применению Конвенции о Кодексе поведения линейных Конференций, подготовленное секретариатом ЮНКТАД UNCTAD/ST/SHIP/1, публикация 26.01.1987 г.

захватить себе исчерпывающее его производительную способность количество перевозок в разных направлениях. Это стремление к захвату перевозок может осуществляться двумя различными способами, которые, совместно с требующимися для каждого из них мероприятиями, называются производственной системой»<sup>3</sup>.

По мнению учёного, они исчерпывающе определяются следующими различиями. Судходное предприятие либо предлагает свои услуги для рейсов между определёнными портами при заявленной продолжительности рейсов, обыкновенно с точным расписанием, либо организует перевозку различных грузов по различным направлениям, заключая сделки отдельно в каждом конкретном случае. Первая система представляет собой линейное, а вторая – свободное (трамповое) судходство. Применение каждой из них связано с особыми соображениями, каждое из них имеет свои преимущества и недостатки и каждое предъявляет предпринимателю различные требования.

Э. Закс отметил значительную роль крупных судходных предприятий в деле организации линейных перевозок. «Выгоды крупного производства становятся здесь особенно действительны. Для больших Компаний издержки по постройке судов оказываются меньшими, так как они строят суда определённого типа по меньшей мере по два одновременно, а иногда имеют даже и собственные верфи. Общий расход по управлению распределяется у них на большое число перевозок и некоторые единовременные валовые издержки также располагаются более выгодно. Страхование судов крупное Общество может принимать за свой счет, благодаря чему оно получает выгоды страхователя.

Предприятие, располагающее линиями в различных областях земного шара, имеет возможность направлять свои суда, в зависимости от конъюнктур, по различным линиям, поскольку это допускается характером этих судов. При усовершенствовании судостроения и оборудования судов, крупные предприятия могут, с увеличением транспорта, идти, в ногу с повышающимися требованиями. Они могут, наконец, наиболее выгодным образом комбинировать раз-

---

<sup>3</sup> См.: Emil Sax. Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft. Wien, 1879.

личные линии, могут содержать свои суда в хорошем состоянии и особенно прибыльно использовать их путем соответствующего установления сроков их прибытия и отбытия, а также времени, необходимого для их передвижения и остановок, могут достигать, посредством объединения линий, наибольшей равномерности в прибылях на долгие периоды времени. Их широкие деловые связи и большая клиентура обеспечивают за ними известную среднюю работу и доход, расширение же дела до пределов мирового транспорта ослабляет в целом те колебания, которым таковой подвержен в отдельных своих отраслях».

В отличие от трампового судоходства, при котором загрузка судна является следствием удачно сложившихся обстоятельств и позволяет судовладельцу с большим или меньшим успехом перемещать тоннаж по просторам мирового океана, линейное судоходство не могло зависеть от воли случая в прошлом, равно как не зависит от него и в настоящее время. В значительной степени линейное судоходство возникало там, где существовала постоянная грузовая база, было привязано к определённой географии и пользовалось преференциями со стороны государства.

«Своеобразная эксплуатация требует совершенной организации управления. Линейное судоходство должно располагать, в пределах своих линий, настоящей системой информационных пунктов, целой сетью агентур; далее оно не может, подобно свободно-судоходному, довольствоваться пассивным положением в отношении грузового рынка, но должно стремиться к воздействию, путем удачной тарифной системы, на развитие транспорта, поскольку конкуренция предоставляет ему в этом отношении свободу. В своих деловых соображениях оно должно считаться также и с будущим, для того, чтобы определить приобретут ли в будущем отдельные линии, и в каком объеме, то значение, какого они не могут иметь вначале своего существования. Деловая прозорливость и дальновидность имеют, поэтому, в линейном судоходстве широкое поле для применения, и крупные Общества также и в этом отношении являются наиболее пригодной формой для подобных предприятий», заключает Э. Закс.

Спустя полвека после возникновения первых пароходных линий, появились первые объединения линейных перевозчиков. Расцвет советского линейного судоходства пришёлся на вторую половину 70-х, первую половину 80-х годов прошлого века. Именно в это время советский учёный В.В. Петровский, принимавший участие в работе ООН над Кодексом поведения линейных конференций, в монографии «Морское линейное судоходство» дал развернутую картину функционирования судоходных линий и подробную информацию о фрахтовых соглашениях в линейном судоходстве. Несмотря на то, что эта работа издана в 1977 году, она с большим интересом читается и сегодня.

«С развитием морского транспорта повышалась роль крупных судоходных предприятий, т.е. крупного капитала. Рост капитала в судоходстве, так же как и в промышленности, протекал в основном двумя путями: путем накопления части прибавочной стоимости (концентрация капитала) и путем слияния отдельных капиталов в один крупный (централизация капитала). Оба эти процесса органически связаны и переплетаются друг с другом»<sup>4</sup>, отмечает В.В. Петровский. «Рост конкуренции на мировом фрахтовом рынке линейного тоннажа вынуждал судовладельцев искать пути к ограничению или хотя бы к смягчению этой конкуренции в целях повышения или удержания своих прибылей на высоком уровне. Результатом этого процесса явилось появление различных форм монополистических объединений судовладельцев. Эти формы были весьма разнообразны, однако самое широкое распространение в судоходстве получили концерны, консорциумы и картели. В линейном судоходстве наиболее часто встречались соглашения последнего типа в форме совместного обслуживания, «джентльменских» соглашений, фрахтовых конференций, рингов и пулов. Все эти виды соглашений картельного типа различны по своей внутренней структуре и степени монополизации».

В настоящее время вопросу изучения деятельности объединений морских линейных перевозчиков не уделяется должного внимания. Существует мнение, что подобные объединения – явление историческое. Принципы их деятельности

---

<sup>4</sup> См.: Петровский В.В. Морское линейное судоходство. Издательство «Транспорт», 1977.

и связанные с ней процедуры представляют исключительно теоретический интерес. Сторонники подобных оценок, как правило, указывают на фактическое ограничение деятельности судоходных конференций в Европе, роспуск наиболее значительной Дальневосточной фрахтовой конференции (FEFC) и повсеместный отказ от применения Кодекса.

Авторы считают, что в таком подходе есть некоторый изъян. Он не учитывает наличия успешно работающих в настоящее время фрахтовых конференций на иных направлениях перевозок, например Транстихоокеанском стабилизационном соглашении (TSA), в котором принимают участие практически все глобальные контейнерные перевозчики. Кроме того, сам Кодекс является действующим нормативным актом международного права. Его принципы, заключающиеся в обеспечении справедливого доступа к услугам морского транспорта и предоставлении возможности выхода на рынок новых национальных компаний, не только не потеряли своей актуальности, но, возможно, являются тем инструментом, который оставляет хотя бы теоретические возможности для преодоления существующих рыночных барьеров.

Фрахтовые соглашения в линейном судоходстве отличаются различной степенью связей и консолидации. Их диапазон варьируется от условий «джентльменского соглашения» до тесных конференциальных союзов и пулов, имеющих свои уставы, которые определяют права и обязанности членов и устанавливают для своих членов минимальные тарифы, порты обслуживания, доли в распределении доходов и т.д. Изучение подобных соглашений может быть полезно для оценки деятельности получивших в последнее время широкое распространение так называемых «технических» соглашений – Альянсов.

Справедливо считается, что за всю историю объединений самое большее распространение в линейном судоходстве получила картельная форма соглашений, которая дала возможность судовладельцам, входящим в них, пользоваться привилегиями монополий, то есть получением монопольной прибыли без необходимости утраты права владения своими линейными компаниями и контроля над ними.

Самой свободной формой таких соглашений по праву можно считать устное соглашение, или «джентельменское», которое, как правило, не требует письменного оформления. Эта форма соглашений берет свое происхождение из США. Причиной возникновения такого соглашения послужила назревшая острая необходимость в обходе антимонопольного законодательства, строгость которого всегда отличала эту юрисдикцию. Подобные соглашения чаще всего регулировали тарифы и ставки на отдельные категории грузов, а так же устанавливали различные принципы сотрудничества судовладельцев, которые следует применять в случае возникновения спора. Как точно следует из названия, судовладельческие предприятия могли достичь любого соглашения, допускаемого хорошей деловой практикой. Основным и значимым отличием таких «джентельменских» соглашений от иных видов фрахтовых соглашений является неприменение к сторонам никаких санкций в случае нарушения соглашения, поскольку отсутствует какая-либо жёстко определённая правовая основа. Партнеры по такому соглашению в своей работе придерживаются принципов «честной игры» (fairplay), которые выработаны на протяжении многовековой истории и в значительной мере могут рассматриваться как обычаи.

Другой формой фрахтовых соглашений выступали соглашения о совместном обслуживании, в которых судовладельцы договаривались не только об использовании одинаковых тарифов и ставок, но и о регулировании совместного обслуживания клиентов на определённых направлениях в соответствии с общим расписанием. Соглашения о совместном обслуживании можно считать средней формой между «джентельменским» соглашением и классической линейной конференцией. Такие соглашения могут предусматривать создание общего координационного надзорного органа, порядка распределения сервиса по портам и терминалам, возможность совместных выступлений и договорённостей с клиентами морского транспорта и другими судовладельцами (перевозчиками) по вопросам составления и подписания крупных контрактов и т.д. Если в пределах такого соглашения перенести акцент с вопросов фрахтовой политики на оперативную «движенческую» деятельность, то они могут рассматриваться в

качестве предтечи современных Альянсов, что не скрывалось на первых этапах создания Альянсов в начале 90-х годов прошлого века.

Однако, в то время, когда большая часть линейных морских перевозок осуществлялась конференциальным флотом, внимание, прежде всего, уделялось линейным фрахтовым конференциям. Продолжительное время существовали разночтения в определении линейной конференции.

В брошюре «Liner Service and Conference System»<sup>5</sup> Британским линейным комитетом было дано следующее определение конференции: «Если несколько линейных компаний работают на одном и том же направлении, то они, сообразуясь с распространённой мировой практикой, формируют ассоциацию, известную как «конференция». В своей основе конференция является попросту группировкой линий, обслуживающих определённое направление перевозок, целью которой является согласование фрахтовых ставок, а также организация обслуживания и создание условий работы на данном направлении».

Английский экономист М. Бонавиа определил конференции следующим образом: «...объединения судовых предприятий, напоминающие нормальный картель или синдикат, созданные для контроля за предъявлением грузов и цен, а также для ограничения наплыва новых конкурентов»<sup>6</sup>.

Д. Маркс в одном из своих трудов указал, что конференции – это соглашения, которые создаются судоходными линиями с целью уменьшения или во все исключения конкуренции, а так же для рационального урегулирования графиков заходов в обслуживаемые порты, а иногда – для правильного распределения грузов, фрахтовых поступлений или доходов-нетто.

Некоторые экономисты в своих трудах упоминают конференциальные системы. Так, экономист морского транспорта А.С. Свендсен (Норвегия) полагал, что «в основе конференциальных форм соглашений и ограничений конкуренции лежат высокие постоянные расходы, связанные с поддержанием линейного судоходства, постоянная борьба за ставки фрахта, неопределенность отно-

---

<sup>5</sup> Liner Services and the Conference System. British Liner Committee, London, 1958.

<sup>6</sup> M. Bonavia, The Nationalisation of British Transport: The Early History of the British Transport Commission (1948 – 1953), London, 1987.



сительно получения грузов и т.д.». В.В. Петровский заключает: «Целью сотрудничества и ограничения конкуренции является распределение риска, уменьшение расходов, более определённые поступления от эксплуатации, снижение эксплуатационных расходов и увеличение прибыли». Все эти определения относятся к периоду предшествовавшему работе экспертов, а затем и Ассамблеи ООН над разработкой Кодекса.

В настоящее время определение линейной конференции содержат Кодекс, нормативные акты Европейского Союза, США, Китайской Народной Республики и др. Причём в указанных нормативных актах прослеживается определённое единообразие. В связи с этим целесообразно принять за основу следующее определение линейной конференции, данное в Кодексе:

«Линейная Конференция или Конференция – группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определённом направлении или направлениях в обусловленных географических пределах и которые имеют соглашение или договорённость, независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки по единым или общим тарифным ставкам и на любых других согласованных условиях в отношении предоставления линейных услуг»<sup>7</sup>.

Рассматривая вопрос о предпосылках создания линейных фрахтовых конференций, можно отметить, что моментом появления конференций принято считать середину XIX в., когда стремительными темпами происходило развитие парового морского транспорта, а Европейские государства и Америка всецело были поглощены «промышленной революцией». Решающее значение для развития линейных перевозок имело обслуживание потребностей колониальных держав, к числу которых помимо Великобритании, можно с полным основанием отнести Францию, Германию, Нидерланды, Бельгию. Кроме того, середина XIX века – это период нового массового переселения народов, перемеще-

---

<sup>7</sup> Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций. Женева, 6 апреля 1974 г. // Сборник международных договоров СССР. Вып. XXXIX. М., 1985.

ния миллионов граждан европейских стран в США, страны Южной Америки, Южную Африку, Австралию и Новую Зеландию. Бурный рост линейного судоходства сопровождался исключительно жёсткой конкуренцией. Конференциальные соглашения явились действенным инструментом для ограничения конкуренции.

В 1860 г. было заключено первое соглашение между британскими судовладельцами, обслуживающими направление Европа – Дальний Восток, а 15 лет спустя возникла первая судоходная конференция, регулировавшая размер фрахтовых ставок на направлении Великобритания – Индия (Калькутта).

Знаменательным моментом в истории линейных конференций стал 1877 год, когда судоходная конференция включила в свой тариф «систему отсроченных скидок для грузоотправителей». Стоит отметить, что к 1890 г. такую систему активно использовали практически все конференции.

Следующие 100 лет развитие линейных перевозок представляло собой поступательное развитие конференциальной системы и её борьбу с аутсайдерами. В зависимости от обстоятельств эта борьба велась с большим или меньшим успехом. На отдельных направлениях аутсайдеры временами заметно теснили конференциальные линии. Это справедливо в отношении некоторых советских и восточноевропейских судоходных линий, в период максимального развития флота стран, входивших в социалистический лагерь, или компании Evergreen Marine Corporation, в своё время крупнейшей контейнерной компании в мире, не являвшегося участником каких либо конференций. Однако, в целом конференциальная форма организации линейного судоходства оказалась весьма успешной и жизнеспособной. К середине 80-х годов XX века в мире насчитывалось несколько сотен больших и малых фрахтовых конференций. Кодекс поведения линейных конференций и последовательная политика правительств ряда развивающихся стран позволило появиться на свет, выйти на достойный уровень и войти в число членов авторитетных конференций судоходным компаниям Аргентины, Бразилии, Мексики, Индии, Малайзии, Египта.

Традиционная для отечественной литературы точка зрения заключается в том, что основной целью таких соглашений линейных судовладельцев является получение монопольной прибыли. Но стоит отметить, что также соглашения предусматривают максимально возможное смягчение конкуренции или контроль над ней в рамках соглашения, эффективную борьбу с внешней конкуренцией и совместное регулирование взаимоотношений с грузоотправителями. В конечном итоге ограниченное число судоходных предприятий принимало на себя обязательства гарантированно обеспечить сервис на определённом направлении с определённым качеством и по определённым ценам. Именно эта определённость привлекала как клиентуру, так и устраивала власти, которые в свою очередь допускали особые условия деятельности объединений судоходных компаний, несмотря на очевидное ограничение конкуренции.

Такие цели, как правило, достигались в прошлом и достигаются в настоящем там, где конференции продолжают свою работу, посредством установления, использования и поддержания единых совместных минимальных фрахтовых ставок и общих тарифов, являющихся обязательными для всех участников конференции. Стоит отметить, что соглашение судовладельцев о ставках тарифа и сегодня является по существу основным предметом договора о создании морской конференции<sup>8</sup>. Помимо ставок и тарифов, применяется единая система скидок и снижения ставок, а также широко используется ограничение (или вообще исключение) применения конфиденциальных скидок. Считается, что все члены линейной конференции должны работать по согласованным расписаниям, организовать единую сеть агентов, определить содержание соглашений с грузоотправителями и коносаментов. Тем не менее, стороны сами посредством коносамента могут урегулировать возникающие между ними отношения<sup>9</sup>.

На практике часто линейные конференции именовали картелями. Но стоит заметить, что в таких соглашениях участники сохраняли, как правило, производственную и коммерческую самостоятельность. При этом, судоходные

---

<sup>8</sup> Буров В.И. Основные тенденции развития современного линейного судоходства // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2015. № 10-1. С. 75-79.

<sup>9</sup> Иванова Т.Н. Договор морской перевозки грузов в линейном судоходстве // Транспортное право, 2005, № 4.

картели отличались большей свободой для своих участников, чем, например, картели в промышленности.

Широкую известность получили конференциальные соглашения (conference agreement), являющиеся основными документами, которые устанавливают взаимоотношения между членами конференций. Многие конференции базируются на совокупности таких соглашений, регулирующих отношения между линиями и между каждой линией и конференцией в целом.

В зависимости от различных особенностей линейных перевозок по конкретным направлениям, силы действия конкуренции в рамках конференции и со стороны аутсайдеров, работающих на схожих направлениях, содержание различных конференциальных соглашений может существенно отличаться. Соглашения, как правило, регулируют условия перевозки грузов, принципы распределения портов обслуживания, цены и тарифы перевозок, размер тоннажа, частоту отходов, назначение совместных агентов, создание представительств и т.д. Стандартным правилом является обязанность участников применять одинаковые тарифные ставки и следовать единой фрахтовой политике, а также использовать общие правила в части применения надбавок и скидок в пределах районов деятельности той или иной конференции. Но единого, четкого официально сформулированного методического подхода к расчету цен и тарифов линейных конференций никогда не существовало<sup>10</sup>.

До недавнего времени фрахтовые конференции были наиболее распространёнными в линейном судоходстве формами соглашений картельного типа. Конференции контролировали подавляющую часть современного океанского линейного тоннажа и обеспечивали большую часть морских линейных перевозок. Закат эпохи линейных конференций связан с Законом США о Судоходстве 1998 года (Ocean Shipping Regulation Act). Однако то, что ожидалось многими как освобождение от бюрократических пут и снятие чрезмерных ограничений, в действительности привело к неоднозначным результатам. Исключение прин-

---

<sup>10</sup> Иванова С.Е., Митрофанова Н.В. Современные принципы формирования цены перевозки грузов в линейном судоходстве // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2011. № 1. С. 179.

ципа «me-too», задекларированное как значительный прогресс, обернулось проблемами для значительно числа мелких и средних потребителей услуг морского транспорта. Эра ОСРА, как Федеральная Морская Комиссия США, назвала период после принятия Закона 1998, стала периодом максимального развития глобальных компаний, как со стороны перевозчиков, так и со стороны грузовладельцев<sup>11</sup>. Сейчас многие задаются вопросом – так ли плохи были линейные конференции, деятельность которых учитывала 150-летний опыт и регулировалась Кодексом? Другой вопрос, который волнует широкую общественность – что пришло на смену линейным конференциям. В какой степени и на основании чего можно регулировать деятельность глобальных линейных перевозчиков? Как обеспечить соблюдение принципов справедливой конкуренции? Эти вопросы являются актуальными как в целях устранения «теоретических» пробелов, так и для обеспечения практической деятельности предприятий отрасли, а также ведомств, связанных с международным морским транспортом. Ответы на них лежат во всестороннем и глубоком изучении истории и основных принципов деятельности как рынка морских линейных перевозок, так и объединений морских линейных перевозчиков.

### ***Список литературы:***

1. Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций. Женева, 6 апреля 1974 г. // Сборник международных договоров СССР. Вып. XXXIX. М., 1985.
2. Буров В.И. Основные тенденции развития современного линейного судоходства // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2015. № 10-1. С.75-79.
3. Иванова С. Е., Митрофанова Н. В. Современные принципы формирования цены перевозки грузов в линейном судоходстве // Вестник гос-

---

<sup>11</sup> The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998 by Federal Maritime Commission, 2001.

ударственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2011. – №1. – С.175а-180.

4. Иванова Т. Н. Договор морской перевозки грузов в линейном судоходстве // Транспортное право. – 2005. – №. 4. – С. 13-15.
5. Петровский В.В. Морское линейное судоходство. Издательство «Транспорт», 1977. – 288 с.
6. Руководство по применению Конвенции о Кодексе поведения линейных Конференций, подготовленное секретариатом ЮНКТАД UNCTAD/ST/SHIP/1, публикация 26.01.1987 г.
7. Bonavia M. The Nationalisation of British Transport: The Early History of the British Transport Commission (1948 – 1953), London, 1987.
8. Emil Sax. Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft. Wien, 1879.
9. Liner Services and the Conference System. British Liner Committee, London, 1958. – 17 p.
10. Ocean Shipping Reform Act 1998 The United States of America.
11. The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998 by Federal Maritime Commission, 2001.
12. Federal Maritime Commission, Bureau of Trade Analysis. Study of the 2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law, 2012.