

# SOMMARIO

<b>1. L'INDUSTRIA MARITTIMA</b> .....	<b>2</b>
1.1. INTRODUZIONE .....	2
1.2. SHIPPING INDUSTRY .....	3
1.3. L'INDUSTRIA DELLA CANTIERISTICA NAVALE .....	8
1.4. I PORTI ED I TERMINAL.....	10
<b>2. IL TRASPORTO MARITTIMO</b> .....	<b>14</b>
2.1. I SOGGETTI DEL TRASPORTO MARITTIMO .....	16
2.1.1. <i>Proprietario</i> .....	17
2.1.2. <i>Armatore</i> .....	17
2.1.3. <i>Vettore marittimo</i> .....	18
2.1.4. <i>Ausiliari</i> .....	18

# 1. L'INDUSTRIA MARITTIMA

## 1.1. Introduzione

L'industria marittima è l'insieme di tutte le attività di produzione e servizi che in essa possono essere comprese, quali i servizi di accesso ai porti, quelli legati alla movimentazione delle merci, i servizi di trasporto passeggeri, le escursioni, la navigazione interna, la costruzione e riparazione di navi, l'istruzione e la formazione nautica, l'attività di assicurazione, la comunicazione, e molto ancora. Questa definizione, piuttosto vaga ai fini di una precisa analisi scientifica, mette tuttavia in evidenza l'ampiezza dell'industria marittima, la forte disomogeneità esistente al suo interno ed il rischio che vi si possa far erroneamente confluire tutto ciò che in qualche modo è collegato al mare.

Quali attività, quindi, definiscono l' 'industria marittima'? E' evidente l'appartenenza all'industria marittima<sup>1</sup>:

- dell'attività di trasporto marittimo - *shipping* - (considerando nello *shipping* sia gli armatori - *shipowners* - la cui attività è quella di investire in navi e non necessariamente di occuparsi dell'attività di trasporto, sia i trasportatori - *carriers*- che possono trasportare anche con navi noleggiate).
- dei servizi portuali, data la loro natura di stretta complementarietà rispetto al servizio di trasporto, dal momento che i porti svolgono il ruolo

---

<sup>1</sup> Alga D. Foschi (2005), "Lo shipping, la cantieristica ed i porti nell'industria marittima", Discussion Papers del Dipartimento di Scienze Economiche - Università di Pisa, n. 53 (<http://www-dse.ec.unipi.it/ricerca/discussion-papers.htm>).

cruciale di trasferimento dei beni dal trasporto marittimo a quello terrestre.

- della cantieristica navale, quanto meno quella mercantile, il cui prodotto è esclusivamente utilizzabile nello *shipping* di merci e passeggeri.

Le altre attività - assicurazioni, formazione, istruzione, sicurezza, etc, - sono attività più di supporto delle quali l'industria marittima si avvale, il cui mercato di riferimento è maggiore a quello offerto dalle attività che insistono sui trasporti marittimi.

Per rappresentare l'industria marittima, può utilizzarsi anche uno schema più semplificato come quello della figura sottostante.

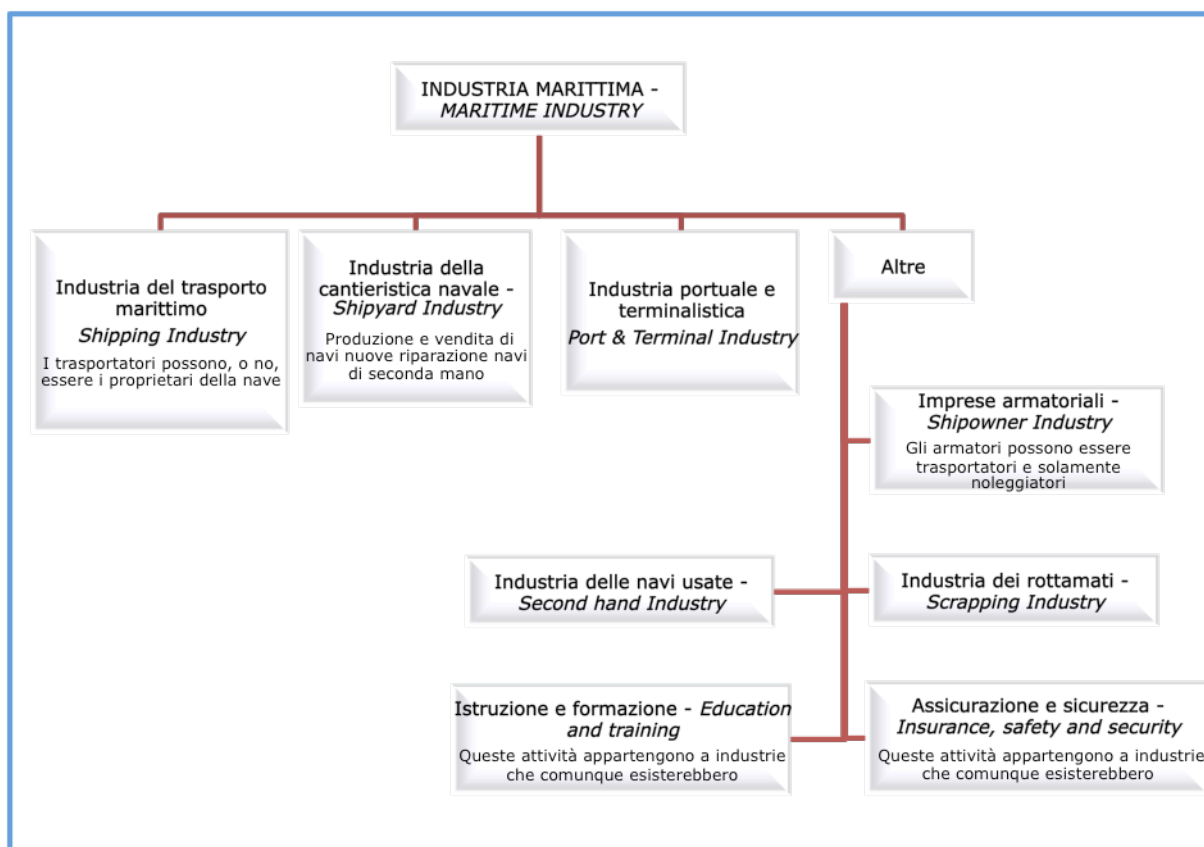


Figura 1 - Schema semplificato dell'industria marittima-Fonte: Alga D. Foschi (2005)

## 1.2. Shipping Industry

Le due principali branche del trasporto marittimo sono riferite alle merci ed ai passeggeri. Il trasporto di merci viene classificato con riferimento alla tipologia delle merci trasportate ed è strettamente connesso alla modalità del trasporto (imballaggio e tipo di nave utilizzato). Le due principali categorie sono:

- le merci che possono essere trasportate alla rinfusa, principalmente materie prime e prodotti energetici, conosciute come *bulk*, solide - *dry bulk* - e liquide - *liquid bulk*
- le altre merci, principalmente prodotti finiti e semilavorati, che necessitano di una qualche forma di imballaggio, conosciute come general cargo. All'interno di questa categoria sono considerati i container, che hanno assunto la qualità di 'merce' essi stessi, indipendentemente dal contenuto trasportato (*commoditization* del container).

Non è raro il caso in cui nei container possano essere trasportate merci tradizionalmente di tipo *bulk*, se la quantità è troppo piccola per giustificare una spedizione alla rinfusa, o in presenza di container potenzialmente vuoti in un viaggio di ritorno.

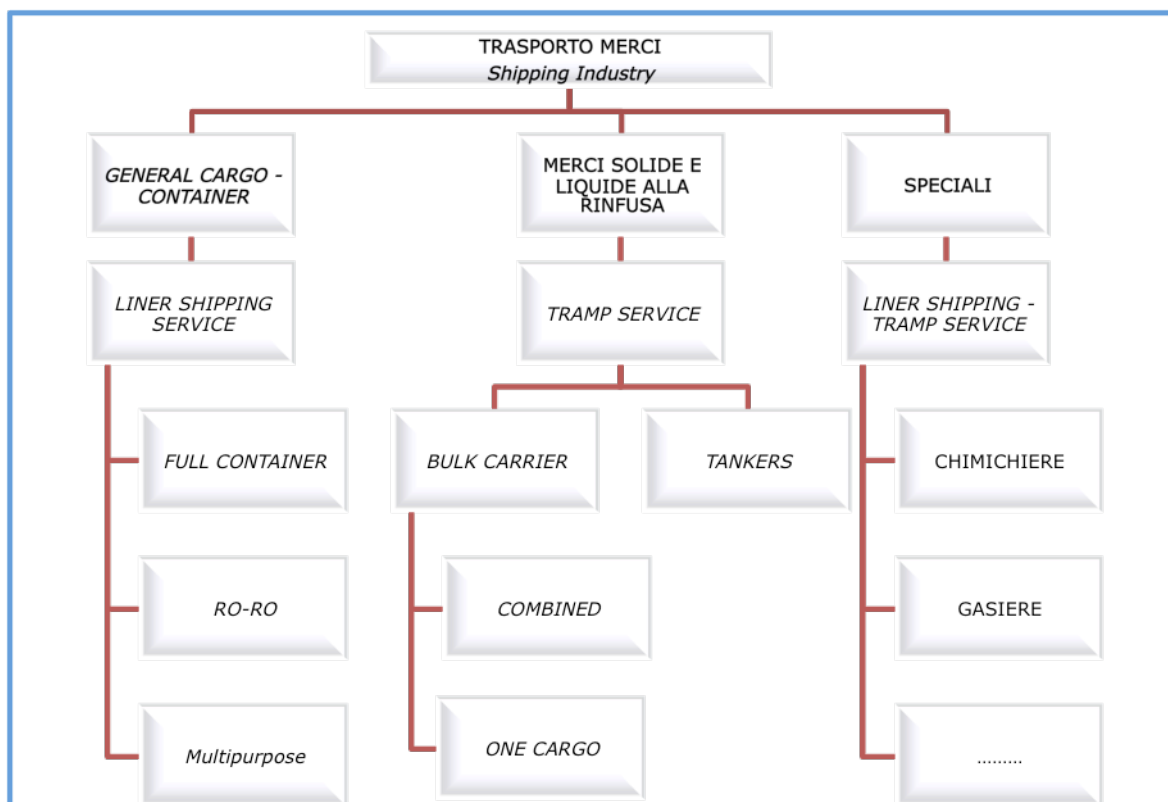


Figura 2 - La shipping industry- Fonte: Alga D. Foschi (2005)

Nello schema, sono indicate le tipologie di trasporto e le principali tipologie di nave utilizzate per le diverse categorie di merci. In particolare le *general cargo* in imballaggi diversi dal container – *pallets, etc.* - e container sono quasi esclusivamente trasportate con navi che svolgono regolare servizio di linea<sup>2</sup>.

Tra le navi principalmente utilizzate si menzionano

- le navi *full containers*, specializzate esclusivamente in trasporto di container;
- i *ro - ro* , che trasportano principalmente merci e tra le merci i container trasportati su gomma, e passeggeri;

<sup>2</sup> Alga D. Foschi (2005), "Lo shipping, la cantieristica ed i porti nell'industria marittima", Discussion Papers del Dipartimento di Scienze Economiche – Università di Pisa, n. 53 (<http://www-dse.ec.unipi.it/ricerca/discussion-papers.htm>).

- le navi *multipurpose*, cioè navi che possono avere carichi imballati in maniera diversa, container e che possono avere anche stive dedicate a merci alla rinfusa.

Tra queste le navi *full containers* sono le più specializzate e sono prevalentemente utilizzate sulle tratte più importanti (oceaniche e di lunga percorrenza).

Su tratte di minore importanza economico – commerciale (cabotaggio) vengono utilizzate facilmente navi miste.

Le merci solide e liquide alla rinfusa, cioè merci che vengono solitamente trasportate in grandi quantità ma il cui valore unitario non è molto alto (solo a titolo di esempio, si ricordano per le *dry bulk*, il carbone, la bauxite, i minerali ferrosi, il grano, i fosfati (*major dry bulk*) e per i liquidi, i prodotti petroliferi alla rinfusa, petrolchimici, ma anche vino, melasse, oli vegetali ed animali, etc.), sono trasportate con servizi di tipo *tramp* con i quali la nave viene noleggiata per un trasporto O/D (origine –destinazione) vuota, o con equipaggio, per in lungo periodo (*long time – charter*), per periodi medi o brevissimi (*short time – charter, o spot*).

Le navi dedicate al trasporto *bulk* sono per le rinfuse solide principalmente navi definite *dry bulk*, che possono essere utilizzate per una sola tipologia di merce – *one ship, one cargo* -, o navi miste – *combined* – che possono trasportare più tipologie di merce (merce alla rinfusa in alcune stive e imballata in altre).

Vi sono alcune navi a tipologia mista, le così dette OBO – *ore, bulk, oil* – che sono progettate per trasportare contemporaneamente minerali ferrosi, altre rinfuse e petrolio.

Le navi dedicate alle rinfuse liquide, petrolio e prodotti, sono essenzialmente le navi cisterna – *tanker* , con più cisterne ed attrezzate con tubi per consentire una rapida connessione alle condutture dei terminal specializzati per prodotti petroliferi.

Alcune merci che richiedono trattamenti speciali, quali refrigerazione, pressurizzazione, etc., o sono ad alto peso specifico (minerali ferrosi, cemento, etc.) possono essere trasportati sia da navi su servizi di linea, sia con servizi *tramp*.

A questa tipologia di merci sono dedicate le navi refrigerate – *refreer carriers*– le navi per le rinfuse pesanti (ad alto peso specifico) come le *ore carriers*, le porta cemento – *cement carriers* -, le gasiere per gas liquido, etc.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, la segmentazione del mercato è identificata dalla tipologia di domanda :

- per spostamenti pendolari
- per turismo

Le navi considerate per gli spostamenti sono principalmente i ferries ed in seconda istanza i ro-ro. Le navi considerate per il turismo sono principalmente le navi crociera, ancora i ferries ed i ro – ro.

Il trasporto marittimo esaminato in questo studio è quello merci, perché come si può notare dal grafico solo il 16% della composizione della flotta mondiale è adibita al trasporto passeggeri.

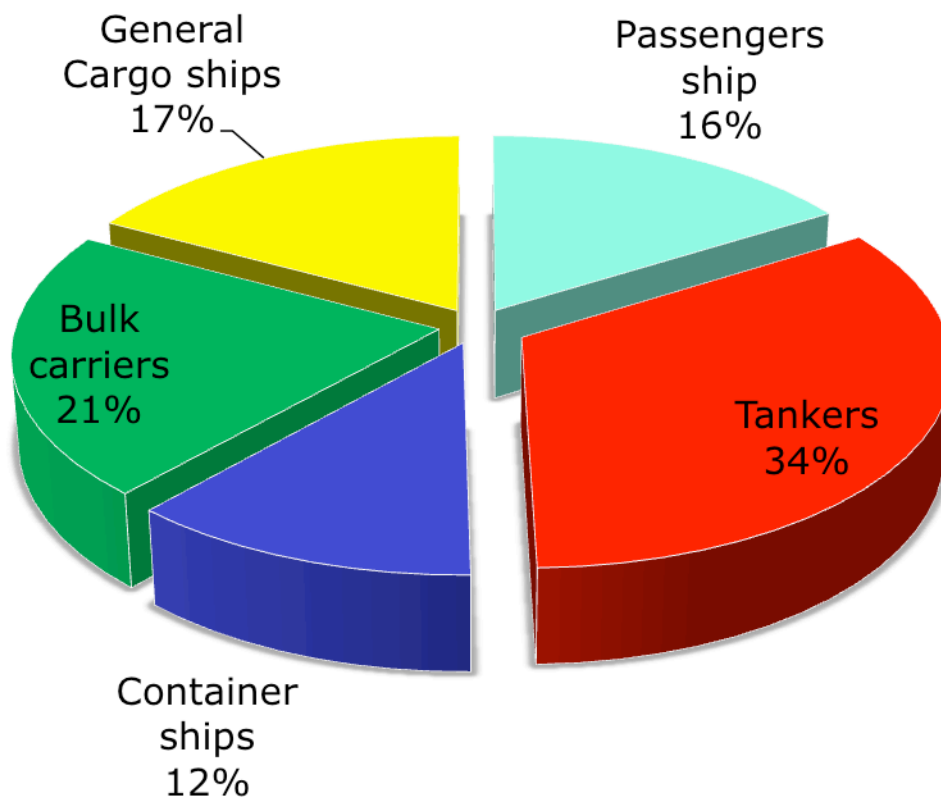


Figura 3-composizione della flotta totale mondiale al 2010-Fonte:Llod's Register Fairplay,2010

### 1.3. L'industria della cantieristica navale

La cantieristica non è sempre considerata alla stregua dello *shipping* e dei porti nella definizione dell'industria marittima:

- sia per la diversità del prodotto - servizio offerto e, quindi, del mercato finale: servizi di trasporto e portuali rispettivamente per lo *shipping* e per i porti; navi (quindi beni capitali) per la cantieristica,
- sia per la diversità delle tecnologie utilizzate per produrli (navi, gru, infrastrutture, etc. per il trasporto ed i porti; impianti industriali più propri dell'industria metalmeccanica nei cantieri),



- sia dal punto di vista della interdipendenza tra agenti e della concorrenza allargata.

Tuttavia, queste considerazioni che possono essere utili all'individuazione di industrie meno complesse non possono essere utilizzate nella loro forma più restrittiva in questo contesto dove il legame funzionale tra le industrie è strettissimo. Ma guardando di più allo *shipping* nella sua generalità ed ai sottomercati che lo caratterizzano, la cantieristica – *ships newbuilding* – può essere considerata all'interno dell'industria marittima dal momento che il suo ciclo è fortemente interconnesso ai cicli economici che caratterizzano lo *shipping*. La cantieristica navale si segmenta in tre settori principali:

- Commerciale per la produzioni di navi standard, come le bulk carrier o containership o per navi adibite a trasporti speciali, gasiere o chimichiere;
- Militare per la produzione di unità militari
- Di diporto per la produzione di unità navali destinate alla navigazione sportiva o ricreativa.

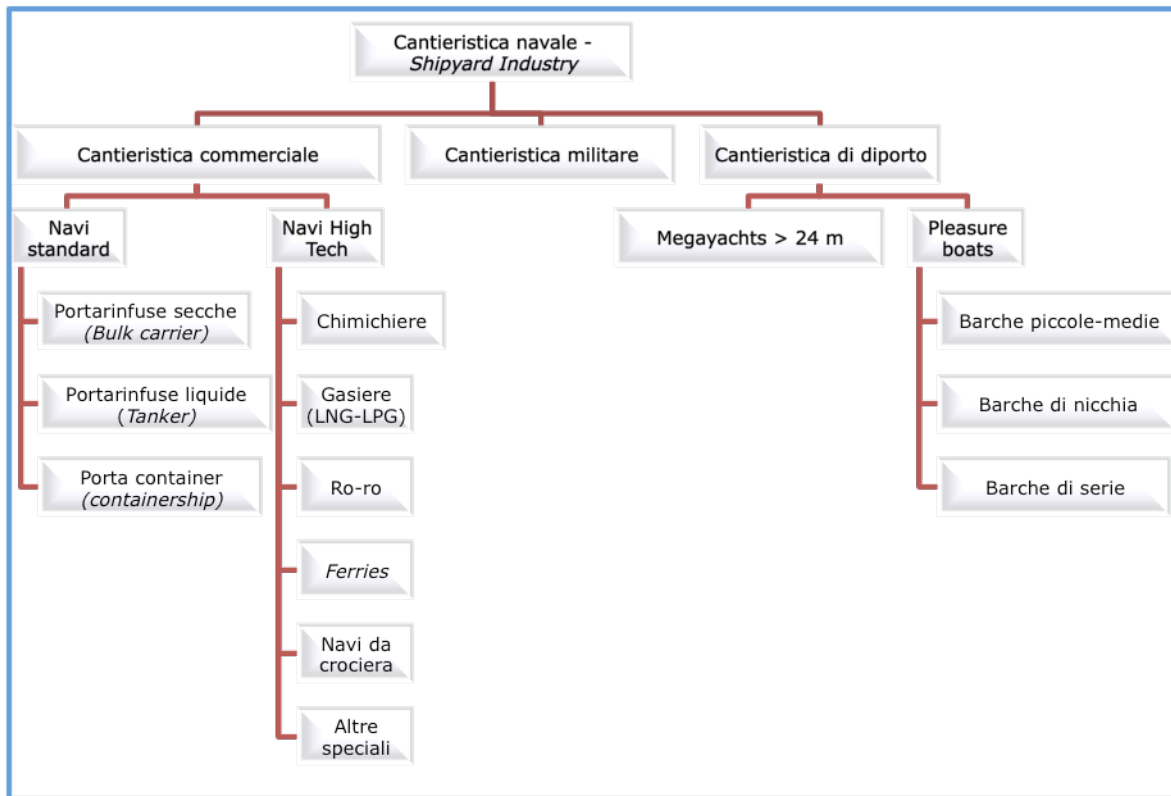


Figura 4 - La cantieristica navale- Fonte: Elaborazioni di Cazzaniga Francesetti D. e Foschi A.D.(2005)

#### 1.4. I porti ed i terminal

L'evoluzione dell'industria portuale e terminalistica è fortemente connessa a quella del trasporto di merci, sia per quanto riguarda il trasporto marittimo in senso stretto, sia per quanto riguarda le connessioni intermodali.

Nello schema sono stati tenuti separati i porti, come infrastrutture, ed i terminal, come organizzazioni produttive - imprese, che si localizzano nei porti stessi.

I porti possono essere classificati da molti punti di vista: dimensione, posizionamento logistico, proprietà, volume di merci trattate, etc

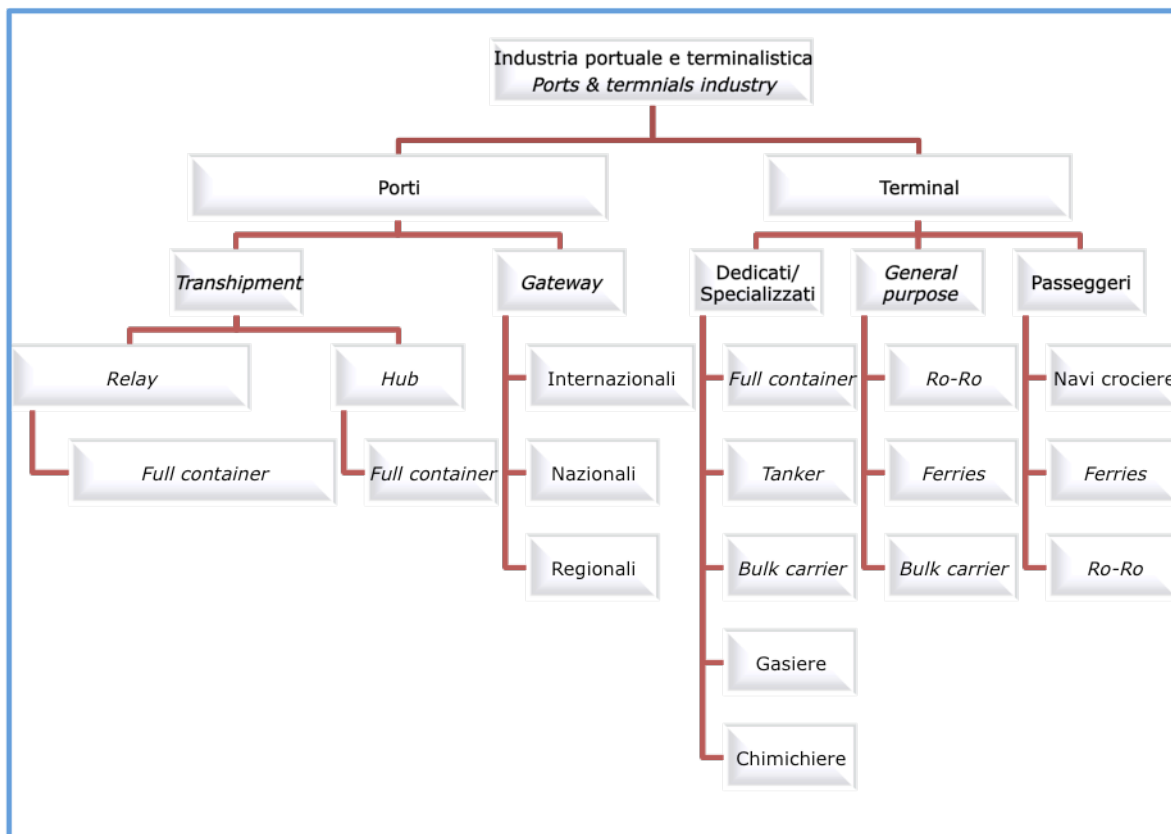


Figura 5 - Porti e terminals- Fonte: Alga D. Foschi (2005)

La classificazione dello schema tiene conto dell'organizzazione logistica del trasporto di merci<sup>3</sup>. Si sono infatti distinti come grandi categorie i porti di *transshipment*<sup>4</sup> dagli altri porti. L'attività di *transshipment* interessa principalmente il trasporto di container e fa riferimento al trasferimento da nave *mother* a nave *feeder*, o tra navi *mother* su rotte diverse – tipicamente da est – ovest a nord – sud).

Nel primo caso si parla di porti *relay* ( es. Algeiras in Spagna) e nel secondo di porti *hub* (es. Gioia Tauro in Italia). Solitamente queste attività vengono condotte da terminal dedicati (di proprietà o controllati dalla compagnia di

<sup>3</sup> (Drewry, 2000; Musso (2002); Marchese (2001); Baird (2002)

<sup>4</sup> (Baird, 2002; Foschi, 2003 et al.)

*shipping*) e fortemente specializzati in una sola tipologia di operazione – movimentazione di container. Le navi coinvolte sono le navi *fullcontainer*<sup>5</sup>.

I *porti gateway* sono porti capolinea. Di questi si è considerato solamente il ruolo internazionale, nazionale e/o regionale definito in funzione delle strutture, organizzazione, e *hinterland* di riferimento. Anche in questi porti ed a seconda del livello di riferimento i terminal esistenti possono essere più o meno specializzati e/o dedicati.

In base a quanto già accennato, i Terminal sono stati suddivisi in dedicati/specializzati – perché spesso le due qualità coincidono –, in *general purpose* – per il caricamento e lo scarico di merci di varia natura ed imballaggio e in terminal passeggeri.

Dopo il terzo livello, le caselle indicano le tipologie di navi che possono attraccare ed usare i porti ed i terminal indicati.

Nella fattispecie si sono indicate esclusivamente navi *fullcontainer* per i porti di *transshipment*. Non sono indicati tipi di nave per gli altri porti sottintendendo che tutte possono attraccare, ovviamente in funzione della specializzazione dei terminal all'interno dei porti e delle specifiche fisiche e tecnico – organizzative dei porti stessi.

Per quanto riguarda i terminal, ai terminal specializzati/dedicati attraccano navi *fullcontainer* che necessitano di gru ed altre attrezzature specialistiche, sia navi che trasportano rinfuse solide e liquide. I terminal per le rinfuse possono essere specializzati quando trattano ad esempio carbone, cereali e cemento –

---

<sup>5</sup> Possono arrivare a porti hub anche navi feeder non specializzate, ma multi purpose, come succede ad esempio da Catania a Gioia Tauro e magari da altri piccoli porti, ma la tendenza è quella di usare navi specializzate (Cazzaniga Francesetti e Foschi, 2001 e 2002)

trasportate appunto da navi *bulk* e da navi *bulk* speciali (cementiere, ...) - e petrolio e derivati, prodotti chimici, gas liquido – trasportati da *tanker*, gasiere, chimichiere, etc, o *general purpose* – polivalenti – se trattano rinfuse pulverulente e rinfuse alimentari. Ai terminal polivalenti attraccano sia navi *bulk*, sia *ferries*, sia ro – ro. Il porto ha mutato nei secoli il suo ruolo nell'economia passando, oggi, dall'essere un modello di scalo mercantile al moderno porto logistico. Il porto è per natura punto d'arrivo e di partenza di merci e persone in origine o destinazione per le parti più lontane del mondo; ovvio quindi che detenga un potere di gravitazione e che da questo derivi l'organizzazione urbana e territoriale che caratterizza la città adiacente e la regione di riferimento ad esso. La crescita e l'evoluzione tecnologica delle attività portuali dà luogo e forma all'organizzazione del territorio, contraddistinta soprattutto dall'integrazione fra i servizi offerti dall'assetto urbano e la domanda di prestazioni mercantili generata dalle aree industriali circumportuali.

Il porto moderno ha assunto funzioni di "gateway" (nodo della rete), verso cui non convergono più solo attività connesse o subordinate alle attività portuali in senso stretto<sup>6</sup>. Infatti la prosperità della città portuale dipende oggi sempre più dalla sua funzione economica regionale e nazionale che non dalle relazioni commerciali marittime. Il porto ha oggi lasciato il posto ad un nuovo concetto di "porto-territorio", inteso come terminale di interscambio di reti territoriali differenti che, a livelli diversi, relazionano le sue parti alla città e al territorio.

---

<sup>6</sup> Ilaria Delponte, 2009, Evoluzione degli spazi portuali e strumenti di pianificazione

## 2. II TRASPORTO MARITTIMO

Per trasporto navale o trasporto marittimo, attività appartenente all'industria marittima, si intende tutto quell'insieme di uomini, strumenti e tecniche che consentono il trasporto di persone e merci sul mare per mezzo di navi. Il trasporto navale si serve delle acque navigabili, cioè tali da permettere il transito ai mezzi con un certo pescaggio(inteso come l'altezza della parte che rimane immersa nell'acqua e che intercorre quindi tra la linea di galleggiamento ed il punto inferiore estremo della chiglia).

Le acque possono essere distinte tra:

- *acque marittime*, relative ai grandi bacini di acqua salata distinte tra oceani e mari, caratterizzate dall'ampiezza degli spazi e dalla potenza dei fenomeni naturali che vi si sviluppano:
  - un sottoinsieme delle acque marittime sono le *acque costiere*, cioè quelle situate in prossimità della costa, caratterizzate dalla vicinanza alle infrastrutture portuali e ai rifugi naturali;
- *acque interne*, cioè le acque dolci o salmastre di lagune, fiumi e laghi e canali, spesso caratterizzate da un insieme di chiuse e impianti di sollevamento, che permettono di superare le differenze di altitudine o collegare tra loro differenti bacini.

La navigazione, cioè la capacità di muoversi sull'acqua, è essenzialmente caratterizzata dalla capacità di mantenere una determinata rotta con una data velocità. A tale scopo per un navigante è necessario saper sempre riconoscere o quantomeno stimare la propria posizione, così da poter verificare la propria rotta e calcolare la propria velocità. Per la navigazione moderna si utilizza una

gran varietà di strumenti e infrastrutture: carte nautiche, segnalazioni marittime, fari, radar, sistemi di navigazione. La navigazione è inoltre regolata per mezzo di leggi e convenzioni valide nelle acque nazionali e internazionali, tra le quali le più importanti sono le *norme per la prevenzione degli abbordi in mare*<sup>7</sup>, che dettano il comportamento da tenere nel corso della navigazione e in special modo in prossimità di altre imbarcazioni, e la *Mapol*, convenzione per la protezione dell'ambiente da tutti i tipi di inquinamento prodotti dalle navi datta . Per la comunicazione si rivelano importanti, oltre alla radio, la segnalazione navale diurna e la segnalazione luminosa notturna. Nel trasporto marittimo ci si serve poi di un linguaggio speciale fatto di termini e codici particolari, sviluppati per le particolari esigenze dei naviganti

Il trasporto marittimo è una fondamentale componente dell'infrastruttura dei trasporti, sia nelle acque interne che in quelle marittime, ed è essenziale nel commercio mondiale, poiché è attraverso il mare che la maggior parte delle merci viaggiano tra paesi e continenti diversi. Il trasporto marittimo è un'operazione nella quale la parte relativa all'effettivo spostamento delle persone e delle merci, pur essendo determinante, non può sussistere senza tener conto delle operazioni di imbarco e sbarco che contribuiscono a determinare la velocità effettiva dello spostamento ed una parte non indifferente del costo del trasporto. Il trasporto marittimo occupa una posizione di centralità nel commercio internazionale delle merci , in quanto, nonostante le basse velocità commerciali, è il sistema più economici rispetto ai sistemi di trasporto terrestri o aerei. Il sistema di trasporto marittimo è caratterizzato

---

<sup>7</sup> Colreg 72/81. Il Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare è stato recepito con la Legge 1085 del 27.12.1977

dalla lunghezza dei percorsi effettuati (rotte). Si parla di trasporto su lunghe rotte, quando si utilizzano soprattutto percorsi oceanici; le rotte a medio raggio sono quelle di media lunghezza ed infine il cabotaggio, o rotta breve, rappresenta un tipo di navigazione lungo la costa allo scopo di collegare località appartenenti alla stessa nazione. Sul trasporto navale si reggono moltissime economie nazionali ed in generale la prosperità dei paesi dotati di un accesso al mare, accesso che costituisce la più grande via di trasporto mondiale, attraverso il quale fluiscono carburanti, risorse naturali, prodotti chimici, prodotti agricoli e beni di consumo, provenienti da paesi produttori e diretti a paesi consumatori posti tra loro alle più disparate distanze.

Tale sistema si basa essenzialmente su tre elementi:

- i porti, dotati di tutti gli impianti necessari per il carico/scarico delle merci (banchine, gru di carico, aree di stoccaggio, mezzi di movimentazione e dogane) e per soddisfare le esigenze delle navi in arrivo e partenza (mezzi di assistenza, impianti di rifornimento, bacini di manutenzione e piloti);
- i mercantili o *cargo*, che costituisce il mezzo attraverso il quale le merci vengono trasportate dal porto di partenza a quello di destinazione;
- le interconnessioni con le reti terrestri, attraverso le quali le merci possono essere smistate da e per l'entroterra.

## **2.1. I Soggetti del trasporto marittimo**



Le figure giuridiche che partecipano alla vita della nave e dell'impresa marittima sono<sup>8</sup>:

- a) il proprietario, cioè il titolare del diritto di proprietà della nave;
- b) l'armatore, che esplica sotto il proprio nome e la propria responsabilità l'esercizio della navigazione;
- c) il vettore, che nella sua qualità di imprenditore commerciale di navigazione dà vita alla vera e propria impresa di trasporto marittimo in senso tecnico.

Molto spesso queste figure sono riunite in una sola, ad esempio quando il proprietario della nave assume in proprio l'esercizio della stessa ed esercita altresì impresa di trasporto o altra impresa commerciale di navigazione.

#### **2.1.1. Proprietario**

Il proprietario della nave, può essere un singolo individuo, un gruppo di persone o una società, è la figura più importante tra quelle che partecipano alla vita dell'impresa marittima, perché è colui che sostiene l'onere maggiore in termini di capitale investito ed è colui su cui grava maggiormente il rischio dell'attività marittima.

#### **2.1.2. Armatore**

L'armatore è giuridicamente colui che assume l'esercizio della nave e quindi, dal punto di vista economico, è un imprenditore che organizza capitale e lavoro al fine principale della navigazione. E' colui che arma la nave e che ne assume

---

<sup>8</sup> IL TRASPORTO MARITTIMO (seconda parte), 2011, <http://artusounitmarine.blog.tiscali.it>

l'esercizio per impiegarla sia al suo servizio che al servizio di terzi. Armare una nave significa munirla di un equipaggio, delle attrezzature e oggetti necessari a tutti i fini della navigazione.

### **2.1.3. Vettore marittimo**

Il vettore marittimo è colui che, attraverso la sua organizzazione commerciale, impiega la nave in attività di trasporto, a proprio rischio e sotto la propria responsabilità. Si può identificare con l'armatore stesso o con il noleggiatore, cioè colui che a preso la nave a noleggio per effettuare attività di trasporto per proprio conto e rischio. Egli tratta con il caricatore le condizioni di trasporto; ne fissa le tariffe; riceve il carico a bordo al momento convenuto; rilascia i documenti del trasporto a suo nome; risponde della custodia delle merci per tutto il tempo che esse rimangono a bordo e si impegna a consegnarle al ricevitore a destino, nelle stesse condizioni in cui le ha ricevute al porto di imbarco, senza danni e avarie. La responsabilità del vettore marittimo verso il caricatore ed il ricevitore è regolata dalla legge, dalle convenzioni internazionali, dagli usi e consuetudini locali, nonché dalle condizioni pattuite fra le parti all'atto della stipula del contratto di trasporto.

### **2.1.4. Ausiliari**

Figure di carattere ausiliario, che collaborano con l'impresa armatoriale nell'espletamento delle attività di trasporto sono<sup>9</sup>:

---

<sup>9</sup> Antonini A. (2007), Trattato breve di diritto marittimo, Giuffrè Editore, Milano

- a) L'agente marittimo raccomandatario (*ship agent*) che rappresenta la nave;
- b) Il mediatore marittimo(*broker*), intermediario negli affari marittimi, che ha specifiche competenze nel mercato dei noli e anche nel campo della compravendita di navi;
- c) lo spedizioniere (*forwarding agent*) che rappresenta la merce nei confronti della nave.

#### *L'agente marittimo raccomandatario*

L'agente marittimo raccomandatario, rappresenta il vettore ed il capitano della nave nel porto dove risiede e svolge per loro conto e nel loro interesse tutte le operazioni inerenti l'approdo della nave stessa, ivi comprese - in particolare per le navi in servizio di linea - le trattative per il trasporto di merci varie, in diretto contatto con il caricatore o tramite lo spedizioniere. Le funzioni e le mansioni del raccomandatario consistono nell'assistere il comandante della nave nei confronti delle autorità e dei terzi, nel provvedere ai rifornimenti, nel ricevere e riconsegnare le merci ed emettere i relativi titoli rappresentativi e nel compimento di ogni altra attività necessaria per la tutela degli interessi dei mandanti.

#### *Mediatore marittimo*

L'attività del mediatore marittimo (*broker*) riguarda principalmente il mercato dei noli, e le sue funzioni sono rivolte alla conclusione e al perfezionamento dei contratti di utilizzazione e di compravendita delle navi. In particolare egli deve saper consigliare l'armatore circa l'impiego delle sue navi, tenendolo costantemente informato sull'andamento del mercato, accertando i noli

ottenibili e conducendo trattative per portare le parti ad un accordo sui noli e su tutte le altre condizioni contrattuali che caratterizzano il noleggio della nave ed il trasporto del carico<sup>10</sup>.

### *Spedizioniere*

Lo spedizioniere è colui che per conto di altri provvede a spedire, ritirare o rispeditare una partita di merce. Tale attività è svolta da una singola persona o da imprese che, nella pratica, sono conosciute con designazione di case di spedizione. Nel campo dei traffici marittimi l'attività dello spedizioniere non si limita solo all'iter degli atti doganali, ma si estende anche alla stipulazione dei contratti di trasporto, in collaborazione con il vettore e con l'agente marittimo raccomandatario, si occupa dello sbarco, dell'imbarco, della movimentazione delle merci nell'ambito portuale ed esercita ulteriori azioni per conto dei mandanti, come il pagamento dei noli marittimi, delle spese d'imbarco e sbarco, dazi etc.

---

<sup>10</sup> Costa U., De Paolis E., Palmesino E. (2004), Il mediatore marittimo, Bozzi Editore