

Nei riguardi dell'alloggio si capisce che i locali destinati a tale scopo vanno a detrimento della portata utile, da qui una ragione di divergenza fra l'armatore che da un lato ha l'interesse di ridurre tali locali ad un minimo e l'equipaggio che naturalmente ha interessi opposti.

Il trattamento vitto, che in generale risulta dai contratti-tipo, costituisce un onere proprio a questo genere d'industria che non trova quasi riscontro nelle altre forme di attività produttiva.

Non meno importanti sono le spese dipendenti dalla legislazione sociale, quali ad es. quella parte di contributo alla cassa invalidi spettante all'armatore, l'assicurazione contro gl'infortuni, la disoccupazione, le spese derivanti dalla cura del marinaio che si fosse ammalato mentr'era in servizio della nave, spesa che praticamente si riduce ad un premio di assicurazione che l'armatore paga ad una società assicuratrice la quale assume così l'impegno del pagamento delle obbligazioni risultanti da tale causa.

Ricordando poi quanto abbiamo detto parlando dei salari, si capisce come la spesa d'esercizio derivante dalla spesa d'equipaggio sia diversa da paese a paese, essendo diversi da paese a paese i saggi di salario della gente di mare.

L'influenza di tale diversità si risente nell'industria dell'armamento più che altrove, perchè si tratta di una industria veramente soggetta alla libera concorrenza internazionale, essendo libera, come è noto, la contrattazione dei noleggi in tutto il mondo, indipendentemente dalla bandiera che esercita il trasporto, per cui si troveranno in condizioni peggiori quei paesi che hanno