

Quando poi la nave toccasse dei porti nei quali la compagnia armatrice non avesse l'agente o nel quale l'armatore non avesse il raccomandatario, sempre per l'impossibilità materiale da parte del capitano di occuparsi delle operazioni commerciali, si ricorre per lo più, caso per caso, ai *consegnatari* che sono delle persone che si occupano di affari marittimi che, pagati con una provvigione, prestano la propria opera per facilitare lo scarico e consegna delle merci.

Da queste prime considerazioni si comprende come sia complessa l'industria armatoriale la cui attività trova come esplicazione il *noleggio* e come remunerazione il *nolo*.

Alle condizioni odierne del traffico marittimo è raro, che chi deve trasportare una merce, noleggi una nave o una parte di essa, ma quasi sempre si rivolge ad una compagnia di navigazione o ad una industria di trasporti, per stabilire le modalità per effettuare il trasporto per cui la forma prevalente è quella del noleggio a viaggio (*charter party* degli inglesi).

Nella pratica questi contratti di noleggio sono sempre redatti in base ad un « contratto-tipo » (su moduli stampati), ma ciò non toglie che le condizioni possano essere variate dai contraenti.

A procurare l'incontro fra carico e nave, cioè ad avvicinare la domanda di tonnelloaggio all'offerta, cioè caricatori ad armatori, provvedono generalmente i *sensali di noleggio* (*ship-brokers*) pagati con percentuale sulle transazioni concluse per loro tramite. Si tratta di persone che spesso si occupano di affari marittimi in generale, come compra-vendita di navi, e molte volte fanno essi stessi da raccomandatari o da com-