

diminuzione della spesa di combustibile. Tutto fa sperare che successivi progressi che aumentino ancora il rendimento economico degli apparati motori possano determinare una ulteriore riduzione di tale spesa.

5) *Le spese portuali* di rimorchio, di pilotaggio, sono variabili, dato che le tariffe variano da porto a porto. Sensibilmente alte sono le spese di passaggio nei canali (Suez, Panama, ecc.) che non sempre trovano una remunerazione nel maggior costo del nolo.

Le *spese di amministrazione* variano in misura diversa nelle varie aziende ed in alcune di esse ha grandissima importanza la spesa sostenuta come *réclame*.

Le *spese di carenaggio* hanno una grande importanza per la frequenza con la quale la carena deve pulirsi, dato che dopo un periodo piuttosto breve di navigazione si verificano le incrostazioni che apportano ad un forte aumento di consumo di combustibile.

Le *spese di riparazione* e di *manutenzione* (che non provengano da avarie o sinistri, essendo queste coperte dall'assicurazione) atte a mantenere in buone condizioni di efficienza economica la nave, hanno una grande importanza, specialmente se si tratta di spese di grande riparazione. Teoricamente, quando si tratta di riparazioni importanti, si dovrebbe avere una variazione sulla quota di ammortamento, ma nella pratica molte volte non si tiene conto dell'aumento periodo di durata della nave che importerebbe quindi una riduzione della quota di ammortamento.

6) *Il premio di assicurazione*, che è il corrispettivo del rischio, costituisce il compenso pagato alla società assicuratrice, perchè risarcisca (indennizzi) all'armatore i danni derivanti da perdite, naufragi o sinistri.