

diminuita importanza del capitano come institore dell'armatore, della funzione dei sensali di noleggio e soprattutto dell'influenza reciproca fra domanda e offerta di tonnelloaggio fra i vari paesi, che fa assumere a queste transazioni una interdipendenza internazionale, è bene considerare un esempio concreto :

Un armatore di Genova ha un vapore in rotta per La Spezia, proveniente da Calcutta, con carico di juta ; consapevole che il viaggio sta per essere compiuto, vuole procurarsi un altro nolo. Sapendo che La Spezia è un porto dove c'è poco da fare, non si dà la pena di scrivere al proprio commissionario di La Spezia perchè cerchi di trovare qualche carico, ma inizia le ricerche a Genova e comunica al proprio raccomandatario di Londra di far ricerche.

A Genova riceve delle offerte per un carico parziale di rottami di ferro da Marsiglia a Trieste, ma non accetta non tanto perchè il piroscafo dovrebbe fare il viaggio in parziale zavorra, ma per la sicurezza che ha di non trovar nolo di ritorno a Trieste, per cui tutto sommato prevede un viaggio passivo.

Intanto da Londra gli viene comunicato che un esportatore di cotone cerca offerte di noleggio per un trasporto da Alessandria d'Egitto a Liverpool e l'armatore, basandosi sulle quotazioni generali, fa delle offerte. Alla borsa dei noli di Londra s'incontrano i rappresentanti dell'esportatore e del noleggiatore per trattare l'affare, ma il rappresentante dell'esportatore riceve altre offerte da un armatore inglese che ha un bastimento in rotta per Marsiglia, proveniente da Cardiff con un carico di carbone e di un altro piroscafo, proveniente da Santos, con un carico di caffè per Genova.