

La figura dell'agente marittimo
raccomandatario nello scenario
del trasporto marittimo

IMPRESA MARITTIMA

**SOGGETTO ATTORNO A CUI
RUOTANO TUTTE LE ATTIVITA'
DELLO SHIPPING, IN CUI LA NAVE
E' CONSIDERATA FONTE DI
PROFITTO, LEGATO ALLE
CAPACITA' MANAGERIALI E ALLE
CONDIZIONI DI MERCATO**

FIGURE CENTRALI DELL'IMPRESA:

LA PROPRIETA'

L'ARMATORE

IL VETTORE MARITTIMO

PROPRIETARIO DELLA NAVE

**È COLUI SU CUI GRAVA
MAGGIORMENTE IL RISCHIO
DELL'ATTIVITÀ MARITTIMA IN
QUANTO SOSTIENE IL MAGGIORE
ONERE IN TERMINI DI CAPITALE
INVESTITO, CHE STA ALLA BASE
DELL'IMPRESA MARITTIMA**

ARMATORE

**IMPRENDITORE CHE
GIURIDICAMENTE ASSUME
L'ESERCIZIO DELLA NAVE (ART.
265 E SEGG. C. N.)**

**ARMA LA NAVE E NE ASSUME
L'ESERCIZIO PER IMPIEGARLA SIA
AL PROPRIO CHE ALTRUI SERVIZIO**

**ARMARE UNA NAVE SIGNIFICA
MUNIRLA DELL'EQUIPAGGIO,
DELLE ATTREZZATURE E DEGLI
OGGETTI NECESSARI PER IL
COMPIMENTO DEI VIAGGI E
COMUNQUE PER TUTTI I FINI
ATTINENTI ALLA NAVIGAZIONE.**

**L'ARMAMENTO DELLA NAVE
COMPRENDE LA NOMINA DEL
COMANDANTE E
DELL'EQUIPAGGIO NECESSARIO
PER L'ESPLETAMENTO A BORDO
DI TUTTE LE MANSIONI
TECNICO COMMERCIALI (ARTT.
273 E SEGG. C. N.)**

**LA PROPRIETÀ NON È IL
PRESUPPOSTO NECESSARIO DELLA
QUALITÀ DI ARMATORE, IN
QUANTO QUESTO PUÒ ESSERE IL
PROPRIETARIO O
COMPROPRIETARIO DELLA NAVE,
OPPURE UN MANDATARIO,
USUFRUTTUARIO O CONDUTTORE,
CHE PRENDE LA NAVE SOLO IN
LOCAZIONE.**

VETTORE MARITTIMO

A FRONTE DI CORRISPETTIVO SI
OBBLIGA AL TRASPORTO PER
MARE DI MERCI O PERSONE (ART.
1678, 1680 C. C.), ASSUMENDO
L'ORGANIZZAZIONE DEI VIAGGI E
DELLA ATTIVITA' COMMERCIALE,
ED I RELATIVI RISCHI RISPETTO AL
CARICO E ALLA NAVE

**FIGURE AUSILIARIE
DELL'IMPRESA:**

IL MEDIATORE MARITTIMO

LO SPEDIZIONIERE DOGANALE

L'AGENTE RACCOMANDATARIO

MEDIATORE MARITTIMO

**COSTITUISCE UN'INTERFACCIA
TRA LE DIVERSE FIGURE
DELL'IMPRESA MARITTIMA,
FACENDO INCONTRARE DOMANDA
E OFFERTA**

SPEDIZIONIERE DOGANALE

**PROVVEDE ALLE ATTIVITA'
BUROCRATICHE LEGATE AL
TRANSITO DELLE PERSONE E
MERCİ DA UNO STATO ALL'ALTRO**

L'AGENTE MARITTIMO RACCOMANDATARIO

SVOLGE FUNZIONI COMPLESSE
CHE UN TEMPO VENIVANO SVOLTE
DA SOGGETTI DIVERSI.

SI E' EVOLUTO COSÌ COME È
INTESO OGGI CON LO SVILUPPO
DELLA NAVIGAZIONE A VAPORE.

**LA PRIMA CITAZIONE UFFICIALE
DEL RACCOMANDATARIO IN UN
TESTO DI LEGGE RISALE AL
CODICE DELLA MARINA DEL 1877
(ART. 117 COMMA 4), MA FINO
AGLI ANNI '40 DEL '900 E' STATO
DISCIPLINATO ESCLUSIVAMENTE
DAGLI USI E CONSUETUDINI**

**NEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE
DIVERSI ARTICOLI CITANO
DIRETTAMENTE IL
RACCOMANDATARIO MA
MANCA UNA DEFINIZIONE
PUNTUALE DELLA SUA FIGURA E
DELLE SUE FUNZIONI**

**NEL 1977 CON LA LEGGE 135 SI
“DISCIPLINA DELLA PROFESSIONE DI
RACCOMANDATARIO MARITTIMO”
VIENE DESCRITTA LA FIGURA DI
AGENTE RACCOMANDATARIO
MARITTIMO (ART. 2), LE SUE
FUNZIONI E I REQUISITI**

**ATTUALMENTE LA FIGURA DEL
RACCOMANDATARIO MARITTIMO E'
CODIFICATA:**

**NEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE
(ARTT. 287 – 291)**

NELLA LEGGE N. 135 DEL 4 APR. 1977

NEL DPR N. 483 DEL 18 DIC. 2001

**L'AGENTE MARITTIMO VIENE
DEFINITO RACCOMANDATARIO
PERCHE' AGISCE IN NOME E PER
CONTO DEL SUO MANDANTE,
ARMATORE, VETTORE O
NOLEGGIATORE PROPRIETARIO
DEL CARICO (CELLINO)**

**SECONDO L'ART. 2 COMMA 1
DELLA LEGGE 135/1977:**

**È RACCOMANDATARIO MARITTIMO
CHI SVOLGE ATTIVITÀ DI
RACCOMANDAZIONE
MARITTIMA, QUALI:**



**ASSISTENZA AL COMANDANTE NEI
CONFRONTI DELLE AUTORITÀ LOCALI
O DEI TERZI**



**RICEZIONE O CONSEGNA
DELLE MERCI**



**OPERAZIONI DI IMBARCO E
SBARCO PASSEGGERI**



ACQUISIZIONE DI NOLI



**CONCLUSIONE DI CONTRATTI DI
TRASPORTO PER MERCI E
PASSEGGERI CON RILASCIO DI
DOCUMENTI**

**QUALSIASI ALTRA ANALOGA
ATTIVITÀ PER LA TUTELA DEGLI
INTERESSI GLI VENGANO AFFIDATI.**

**IN CASO DI NAVE ESTERA, PRIMA
DELLA SUA PARTENZA IL
RACCOMANDATARIO DEVE AVERE
LA DISPONIBILITÀ DEI FONDI
NECESSARI A GARANTIRE
L'ADEMPIMENTO DELLE
OBBLIGAZIONI ASSUNTE PER SUO
CONTO.**

**NEL CASO NON LO FACCIA (O LE
SOMME NON SIANO ADEGUATE)
RISPONDE IN SOLIDO CON IL SUO
MANDANTE
(ART. 5 COMMA 2)**

**QUALORA ALLA PARTENZA
DELLA NAVE ESTERA DAL
PORTO, IL RACCOMANDATARIO
NON ATTESTI DI AVERE LA
DISPONIBILITÀ DEI FONDI,
L'AUTORITÀ MARITTIMA NEGA
LE SPEDIZIONI
(ART. 3 COMMA 1).**

ALL'ARRIVO DELLA NAVE ESTERA IN PORTO, IL RACCOMANDATARIO DEVE COMUNICARE ALL'AUTORITÀ MARITTIMA IL NOME E L' INDIRIZZO DELL'ARMATORE – NOLEGGIATORE – VETTORE DA CUI HA RICEVUTO IL MANDATO. SE LO HA RICEVUTO DA UN INTERMEDIARIO DEVE CITARE ANCHE QUESTI.(ART. 3 COMMA 2)



**L'AGENTE RACCOMANDATARIO
MARITTIMO DEVE ESSERE
ISCRITTO IN UN ELENCO (ART. 1
COMMA 2) TENUTO PRESSO LE
CCIA DEL LUOGO DOVE HA SEDE
UNA DIREZIONE MARITTIMA O UN
COMPARTIMENTO MARITTIMO
(ART. 6 COMMA 1).**

**PER L'ISCRIZIONE ALL'ELENCO SONO
NECESSARI (ART. 9):**

**CITTADINANZA U.E. E CONOSCENZA
DELL'ITALIANO (ART. 12);
GODIMENTO DEI DIRITTI CIVILI;
DIPLOMA SUPERIORE;
RESIDENZA NEL LUOGO DOVE SI
VUOLE ESERCITARE;**

**NON ESSERE IN FALLIMENTO;
DUE ANNI DI TIROCINIO
PROFESSIONALE;
NON AVERE COMMESSO
DETERMINATI REATI ;
SUPERARE UN ESAME;**



**E PER FINIRE:
DOVE CI SONO LE NAVI C'E'
L'AGENTE MARITTIMO
RACCOMANDATARIO!**

Dopo aver accennato brevemente la materia della mia presentazione faccio un piccolo quadro dell'attività dei nostri porti cercando di dare dei piccoli commenti sulle varie figure precedentemente indicate.

Slide 1

Parliamo di navi.

La nave è l'oggetto primario della nostra attività, intorno a cui ruotano una serie di leggi e regolamenti che devono essere rispettati dalle navi per poter operare nei porti.

E' doveroso fare una piccola distinzione delle tipologie di navi che usualmente scalano Cagliari e Sarroch .

Parleremo indicativamente dei contratti di acquisizione nave, dei contratti di noleggio e di alcune delle figure che girano intorno ad essa.

A Cagliari esiste un traffico di **navi di linea navi (passeggeri)** da e per il continente, **navi ro/ro** (cioè navi che hanno un portellone posteriore o laterale per poter caricare persone e mezzi quali auto, semirimorchi, inclusi container su pianali) **navi tradizionali**, intese con stive uniche o a ponti, che caricano o scaricano merce varia o rinfuse (es. granaglie, fluorina, rottami, sabbia, biomasse , pallettizzati etc), e **navi da crociera**.

Infine abbiamo la presenza di barche da diporto (yachts) di piccole e grandi dimensioni nel porto vecchio.

Una grossa fetta di traffico locale è gestita nel porto canale, con un notevole movimento di **navi porta containers**.

Abbiamo al centro del **golfo di Cagliari** il pontile Eni ex Rumianca, dove approdano navi chimichiere, e il **porto di Sarroch** dove approdano petroliere, gasiere e chimichiere.

Per poter inserire la figura dell'agente marittimo raccomandatario in questo scenario devo darvi qualche accenno dell'impresa marittima, in quanto il lavoro svolto dall'agente marittimo ruota attorno a queste figure contrattuali.

Slide 2 e 3

L'impresa marittima è formata da
Proprietario
armatore
vettore marittimo.

Questa può essere costituita da uno stesso soggetto che può rappresentare la proprietà, l'armatore e il vettore, oppure essere suddivisa tra più attori.

una figura indicativa completa, che copre tutte queste attività nota localmente, è la ditta "**Cellino**", la quale aveva, o ha tutt'ora, la proprietà di mezzi (NAVI), ne è armatrice e ne è **vettore** movimentando i carichi in proprio e per conto terzi, mantenendo altresì una struttura a terra per deposito merci.

Slide 4

Il proprietario

Il proprietario, una volta acquisita la disponibilità della nave potrà decidere di armarla direttamente o trasferire l'onere a un terzo.

Questo si presume armatore sino a prova contraria (art.272 cod.nav.)

Slide 5

L'armatore è l'imprenditore che assume giuridicamente l'esercizio della nave, arma la nave per impiegarla per sé direttamente oppure per terzi (in noleggio).

Slide 6

Armare una nave significa munirla di equipaggio, attrezzature e oggetti necessari per il compimento del viaggio.

Slide 7

L'armamento della nave comprende la nomina del comandante e dell'equipaggio necessario per espletamento a bordo di tutte le mansioni.

Il comandante viene nominato direttamente dall'armatore, essendo suo diretto rappresentante.

L'equipaggio comprende, oltre il comandante, gli ufficiali di coperta e di macchina; più i comuni quali elettricisti, mozzi, giovanotti etc.

L'equipaggio può essere chiamato da turni particolari o generali per quanto concerne il naviglio italiano, oppure per le navi straniere viene ingaggiato direttamente dall'armatore in base alla disponibilità del mercato

Con le nuove norme comunitarie anche le navi Italiane possono imbarcare marittimi stranieri ed il Comandante **può non essere** Italiano ma basta che sia comunitario.

Con questa nuova situazione anche per le navi di bandiera Italiane diventa obbligatorio parlare in Inglese a bordo.

In considerazione delle tante disposizioni e restrizioni a livello internazionale sulla sicurezza sul lavoro, antinquinamento a bordo e sui mari, usualmente, le società armatrici straniere e non, proprietarie di flotte, costituiscono vere e proprie strutture dove preparano i futuri ufficiali ed equipaggi.

Slide 8

I contratti di utilizzazione della nave sono il contratto di locazione, noleggio e trasporto.

Brevemente, la locazione di nave può essere bareboat charter (locazione a scafo nudo) a nave armata o non.

Il leasing di navi

In questo caso la nave viene acquistata dal fornitore, oppure fatta costruire, per poi cederla in godimento all'utilizzatore per un determinato periodo di tempo, dietro pagamento di un corrispettivo periodico denominato canone.

Slide 9

Vettore marittimo

Il vettore marittimo è colui che, attraverso la propria organizzazione commerciale, impiega la nave in attività di trasporto, a proprio rischio e sotto la propria responsabilità.

Questa figura si può identificare con l'armatore stesso o con il noleggiatore, cioè colui che ha preso la nave a noleggio per effettuare attività di trasporto per proprio conto e rischio.

Il vettore tratta con il caricatore le condizioni del trasporto; ne fissa le tariffe; riceve il carico a bordo – poi, sempre

tramite il comandante – 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 etc.

La responsabilità del vettore marittimo verso il caricatore e il ricevitore è regolata dalla legge, dalle convenzioni internazionali, etc e dalla stipula del contratto di trasporto (artt. 421 e segg., Codice della navigazione).

Slide 10

Prendersi cura di tutte le necessità che scaturiscono dall'operatività e dell'approdo di una nave diventa impossibile per un solo soggetto e per una singola realtà aziendale quale la struttura armatoriale.

La complessità e la vastità delle fasi del trasporto hanno quindi

creato le premesse per la nascita di nuove figure professionali, quali il mediatore marittimo , lo spedizioniere doganale **il raccomandatario marittimo**.

Slide11 (mediatore marittimo)

Le navi volandiere – non di linea - comunemente dette tramp, devono il loro impiego in larga parte al lavoro svolto dalle società di brokeraggio marittimo, altamente specializzate, che operano in tutto il mondo. Gli ship broker o mediatori marittimi possono essere di varia tipologia, specializzati in merce secca o liquida, oppure compravendita navi.

Possono essere ulteriormente suddivisi per segmenti di mercato, grandezze di navi, singole tipologie di merce e delle aree geografiche in cui operano. Abbiamo inoltre due tipologie di broker, la prima si definisce owner broker – mediatore conto armatore, che tutela gli interessi della nave, l'altra charterer broker che tutela gli interessi del noleggiatore, usualmente con lo stabilire di un accordo con diversi interessi delle parti, si genera la chiusura di un accordo che si trasforma in un contratto di noleggio.

Il noleggio può essere nave a tempo (time charter) o a viaggio (voy charter) o in base a un coa (contract of afreightment); le differenze tra i vari tipi contrattuali vertono soprattutto sul grado di controllo che il noleggiatore ha sulla nave.

Il “Coa” è una nuova formula contrattuale a carattere ibrido, con la quale il noleggiatore si assume l'obbligo di trasportare, con alcune sue navi , inizialmente non determinate, un quantitativo globale di merce di un dato tipo per il periodo del contratto previsto.

Il contratto di trasporto marittimo di merci, ha come oggetto il “carico” della nave, come disciplinato sia dal codice della navigazione sia dalla convenzione di Bruxelles del 1924 sulle polizze di carico.

La polizza di carico è un documento di trasporto che attribuisce al detentore dell'originale, la piena proprietà della merce. Al suo interno sono inseriti tutti quei dati relativi al caricatore, ricevitore,

porto di caricazione, di sbarco, condizioni contrattuali (cif/fob/etc), tipologie e quantità di merce, con annesse tutte le clausole che fanno riferimento ad un contratto di noleggio.

Slide 12 (spedizioniere)

In questo contesto questa figura è intesa come spedizioniere doganale (doganalista) addetto a tutte quelle formalità doganali di import export necessarie alle merci (carico) o alla preparazione di tutte pratiche di movimentazione di provviste o dotazioni di bordo etc.

Slide 13

Questa attività complessa di assistenza alle navi tramite locali fiduciari e' sempre esistita ma mai definita,

Slide 14 e 15

Essa trova la prima citazione ufficiale solo nel 1877 sul Codice della Marina.

Si noti che nel Codice della Navigazione manca una definizione di Raccomandataro

Fino agli anni 40 del novecento questa figura è stata disciplinata esclusivamente dagli usi e costumi del porto.

Slide 16 e 17

La legge 135/77 ha codificato e chiarito la definizione dell'agente marittimo fornendo una regolamentazione pubblicistica dell'attività.

18

E' definito raccomandataro in quanto persona di fiducia necessaria alla tutela degli interessi del mandante perché giuridicamente agisce in nome e per conto suo (armatore/noleggiatore/vettore o proprietario del carico).

Da 19 a 25

(~~La figura dell'agente marittimo~~)

L'art. 2 della legge n.135 definisce il raccomandatario marittimo :

E' raccomandatario marittimo chi svolge attività di

raccomandazione di navi, quali

assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi,

ricezione o consegna delle merci,

operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri,

acquisizione di noli,

conclusione di contratti di trasporto per merci e passeggeri con

rilascio dei relativi documenti,

nonché qualsiasi altra analoga attività per la tutela degli interessi a lui affidategli.

Le predette attività possono essere svolte per mandato espresso o

tacito con o senza rappresentanza, conferito dall'armatore o dal

vettore, nonché con o senza contratto di agenzia a carattere

continuativo od occasionale.

Questa figura nasce dalla necessità del mandante (armatore, noleggiatore, caricatore, ricevitore) di avere in ogni porto un suo fiduciario che metta a disposizione le sue conoscenze di leggi e regolamenti portuali e marittimi, in grado di poterlo rappresentare in nome e per conto in tutte quelle formalità burocratiche amministrative richieste dalle autorità locali

QUESTO FIDUCIARIO E' L'AGENTE MARITTIMO.

Il comandante della nave, pur rimanendo l'unico rappresentante diretto dell'armatore in loco, viene affiancato dall'agente raccomandatario che, in base alle sue conoscenze, lo assiste nei confronti delle le autorità , con i ricevitori e caricatori per il carico, per l'equipaggio, prima del suo arrivo , durante la sua permanenza , e con tutte le formalità della partenza .

Nello specifico l'Agente marittimo fa da tramite con tutte le autorità marittime, su tutte le incombenze burocratiche richieste dalla varie figure giuridiche in loco come:

Capitaneria , Polizia, Finanza, Dogana , Sanità Marittima, Caricatori, Ricevitori, Etc.

Tutte queste istituzioni si avvalgono di leggi e regolamenti a sé stanti, che implicano una serie di adempimenti burocratici richiesti alla nave, da far pervenire alle varie autorità, prima durante la permanenza in porto e alla partenza nave.

Altro obbligo dell'agente è il tenere il proprio mandante sempre aggiornato.

La mancanza del rispetto delle disposizioni delle autorità locali può inficiare il permesso di entrata in porto della nave con conseguenze amministrative e/o penali.

L'agente ha la necessità di tenersi sempre aggiornato su disposizioni e regolamenti locali al fine di snellire e accelerare al massimo tutte le formalità richieste alla nave .

Essendo la sua figura di tramite con tutte le autorità locali, esso svolge un ruolo primario per tutte le richieste che ruotano intorno alla nave.

Le formalità burocratiche richieste per l'arrivo in porto variano da nave a nave.

Un esempio: la funzione dell'agente raccomandatario per le navi porta container

Vanno dal procacciamento del carico
all'assistenza al cliente ,
alla compilazione di tutti i documenti necessari al trasporto
alla prenotazione dello spazio a bordo nave

alla gestione dei rapporti con il terminal, con le autorità nonché l'espletamento delle formalità doganali, all'organizzazione dei trasporti di terra fino al luogo di consegna finale della merce
alla rilevazione dei fatti amministrativi in seguito all'approdo della nave, etc.

Il contratto che lega il raccomandatario all'armatore e al vettore varia da caso a caso, perché la collaborazione dell'agente talvolta ha carattere stabile (come nel caso delle navi in servizio di linea per il trasporto di merci e passeggeri) oppure ha natura saltuaria e occasionale, come nel caso delle navi *tramp* che saltuariamente toccano i porti ove risiede ed opera il raccomandatario.

Normalmente l'agente è nominato dall'armatore (*owner's agent*), ma può capitare che nei contratti di noleggio a viaggio (*voyage charter*), egli sia nominato dai noleggiatori diventando in questo caso *charter agent*; comunque l'agente rappresenta sempre, a tutti gli effetti, la nave e deve adempiere a tutti i doveri, fornendo i relativi servizi, come se fosse nominato dall'armatore.

Slide Da 26 a 29

Art. 4 della 135 - obblighi del raccomandatario marittimo
Il raccomandatario, prima della partenza della nave straniera dal porto in cui egli opera, deve ottenere, dal suo mandante - armatore, noleggiatore o vettore - la disponibilità nel territorio italiano della somma in valuta sufficiente a garantire l'adempimento delle obbligazioni assunte suo tramite in occasione dell'approdo della nave nel porto stesso al fine di poter ottenere autorizzazione alla partenza dall'autorità marittima.

Fuori slides – varie “portuali”:

alcuni dati sul Porto di Cagliari, visto da un operatore:

Il traffico merci varie , con navi tradizionali, nel porto di Cagliari è andato sempre di più a scemare in favore del traffico containerizzato, che a costi molto bassi riesce a trasportare le merci in tutto il mondo.

Il terminal containers di Cagliari, nonostante la crisi mondiale è riuscito a mantenere una buona posizione di mercato per il 2012, movimentando circa 600.000 teu confermando la tendenza dello scorso anno, grazie alle grosse navi da 5/6000 teu e tutto l’indotto di fidens diretti da e per Cagliari in tutto il Mediterraneo.

A Cagliari al momento arrivano poche nave con rinfuse a causa della crisi delle fabbriche locali e della situazione mondiale.

Il traffico maggiore è dato dalle navi di linea e container con partenze giornaliere.

La nuova tendenza del porto di Cagliari , in base alle scelte dell’autorità portuale, nel breve futuro sarà di riposizionale il traffico merci/passeggeri navi di linea nel porto Canale, lasciando il porto vecchio unicamente per le navi da crociera e il grosso diporto.

Vista la situazione instabile nel nord Africa, molte società crocieristiche hanno già spostato il loro traffico su Cagliari dove per il 2012 sono arrivate circa 90 navi e per il prossimo anno si prevede un incremento.

Yacht di lusso.

A causa di una richiesta del presente Governo di effettuare controlli a tappeto sulle barche di lusso, su tutta l’Italia si è creato un vistoso calo di presenze degli Yacht che ha coinvolto anche in tutte le marine della Sardegna.

A Cagliari il traffico degli grandi yacht è sceso oltre il 30% di presenze.

La crisi sul settore chimico si è abbattuta anche a Cagliari dove è

evidente l'andamento del pontile Enichem di Assemini (ex Rumianca) che ha ridotto notevolmente la tipologia di prodotti trattati e il relativo traffico marittimo.

Nel porto di Sarroch vengono movimentati circa 13/15 milioni di tonnellate di grezzo, provenienti da varie parti del mondo, principalmente dalla Libia, Mar Nero e dalla Turchia tramite oleodotto, e da altri stati in misura minore.

La caratteristica primaria della Raffineria sarda è quella di poter utilizzare vari tipi di grezzo miscelando fra loro sfruttando al massimo le potenzialità dello stabilimento aumentando le rese sui prodotti finiti. Al mondo sono poche le raffinerie che possono utilizzare in raffinazione diversi tipi di greggio ed ottenere ottimi prodotti finiti quali benzina, gasolio, nafta ecc.

L'argomento è molto vasto ma spero di avervi dato un'idea sulle mansioni dell'agente marittimo raccomandatario nello scenario dei traffici marittimi.

Per finire:

**DOVE CI SONO LE NAVI C'E' L'AGENTE
MARITTIMO RACCOMANDATARIO!**