

generale, tanto minore sarà giudicato dal registro di classificazione il « *grado di fiducia* » che il bastimento offre, e tanto maggiore sarà quindi il *premio* che l'assicuratore richiederà per assicurare il bastimento. Questo rinnovamento al quale il tonnello mondiale offerto va soggetto, è determinato dunque da una legge ineluttabile alla quale il bastimento non può sottrarsi. Così nel 1926 sono state demolite 800.000 tonnellate di s.l.

Se l'eliminazione non avviene a mezzo della *demolizione*, avviene a mezzo della *perdita* o del *sinistro*, a cui naturalmente vanno molto soggette le vecchie navi il cui saggio di eliminazione per *naufragio* è molto alto. Per avere un'idea della proporzione in cui avviene il rinnovamento del tonnello mondiale offerto per naufragio, diciamo che nel 1926 il saggio di eliminazione per questa causa è ascenso per il complesso della flotta mondiale a circa l'8 %.

Tale saggio generale di eliminazione per naufragio ha naturalmente avuto diverso valore nei diversi Stati, essendo dipendente, come abbiamo detto, dall'età della flotta. Così, mentre la flotta mercantile della Gran Bretagna, degli S. U. e dell'Olanda (che possiede meno di 1/10 della propria flotta composta di navi d'età superiore ai 25 anni) ha avuto in quell'anno un saggio di eliminazione per naufragio uguale a 0,56 %, tale saggio è stato del 0,91 % per l'insieme della flotta mercantile francese, tedesca e norvegese (le cui navi superiori ai 25 anni costituiscono più di 1/10 ma meno di 2/10) e dell'1,33 per la flotta giapponese ed italiana (nelle quali le navi d'età superiore ai 25 anni superano i 2/10 del complesso della flotta).

Possiamo ritenere che nel quinquennio 1922-1926 la