

la cui origine è assai remota, che tutt'oggi troviamo nella legislazione marittima di quasi tutti gli Stati, aveva appunto lo scopo di permettere all'impresa armatoriale di superare le difficoltà d'indole finanziaria che s'incontravano quando era necessario di accentrare capitali che difficilmente era possibile trovare nella fortuna di singoli individui, ed anche perchè il singolo difficilmente era disposto a rischiare tutta la propria fortuna in una sola nave, essendo l'industria dell'armamento, all'epoca alla quale ci riferiamo, un'industria rischiosa a causa dei frequenti sinistri, nè l'assicurazione, che a quell'epoca rivestiva carattere di giuoco o scommessa, dava sufficienti garanzie, malgrado il forte premio richiesto.

Ma oggi vi sono forme di organizzazione finanziaria meglio rispondenti al bisogno, che hanno quindi superato la caratura. La coalizione finanziaria permette di accentrare grandi capitali non solo con la nota forma delle società anonime, ma anche con forme di coalizione finanziarie più complesse (*trusts*) a noi note. A questa tendenza, cioè alla concentrazione dei capitali, non rimane naturalmente estranea l'industria dell'armamento.

È ormai sorpassato il periodo in cui l'*armatore*, che era commerciante (e spesso anche il capitano), usava la nave per trasporto di merci proprie che affidava al

---

proprietà navale viene espressa in *carat*i o in frazione di carato. I compartecipi alla proprietà sia che l'abbiano ricevuta per causa di eredità o di donazione, sia che l'abbiano acquistata o fatta costruire, si chiamano *caratisti*. In Inghilterra invece di fare la divisione sulla base del ventiquattresimo, si usa farla sulla base del sessantaquattresimo; in Germania sulla base del sedicesimo o del trentaduesimo.