

missionari. Agiscono in base ad incarico conferitogli dagli armatori che costituiscono l'*offerta del tonnellaggio* o dai commercianti o industriali che hanno da prendere a nolo le navi che costituiscono la *domanda*.

Diciamo per incidenza, che il contratto di noleggio, nel senso giuridico, può mancare, particolarmente se si tratta di partite di merci, e la stipulazione del contratto di trasporto si effettua a mezzo di un importante documento che si chiama *polizza di carico* (che può stare in luogo e vece del contratto di noleggio) che è il documento del trasporto, il titolo simbolico rappresentativo delle merci.

Le moderne compagnie armatrici sono le proprietarie del naviglio che impiegano al traffico, per cui, mentre come abbiamo notato, a causa dell'accresciuto valore del naviglio è diventato raro il tipo di armatore-proprietario come individuo, questo tipo persiste nell'industria armatoriale sotto forma di enti collettivi (società anonime) che investono i loro capitali nella proprietà navale, per destinare le navi al trasporto marittimo.

Però, può anche verificarsi che chi impiega la nave dedicandosi all'industria dell'armamento non sia il proprietario della nave, cioè non sia proprietario-armatore, ma sia estraneo alla proprietà della nave (armatore-noleggiatore) e mediante uno speciale contratto (di noleggio, ma più esattamente di locazione) prenda la nave in locazione allo scopo di esercitare per proprio conto l'attività armatoriale, o allo scopo di utilizzarla commercialmente. La nave, così presa in affitto per un *certo tempo*, potrà essere completamente nuda, senza capitano nè equipaggio (*imbrago*), o equipaggiata, tutte modalità diverse che vanno sotto la comune denominazione di *Time-Charter*.