

della nave sono quotati all'incirca al 5 % del valore di essa.

È stato possibile arrivare all'odierna proporzione del premio di assicurazione a mezzo dell'industrializzazione delle imprese di assicurazione marittima, ma soprattutto la riduzione dei premi è il frutto della sicurezza che oggi ha raggiunto la navigazione, poichè tutti i progressi della tecnica navale hanno concorso a diminuire il rischio della perdita della nave (scafi metallici, compartimentazione stagna, propulsione meccanica, fari e segnali marittimi, radiotelegrafia, ecc.).

Da ciò si capisce perchè i velieri paghino un premio di assicurazione più alto dei piroscafi e perchè i bastimenti di legno paghino un premio maggiore dei bastimenti metallici.

7) *Il profitto dell'armatore* non dipende unicamente dalla sua competenza e dalla sua attitudine, ma dipende dalla nave in se stessa, cioè dai requisiti che il costruttore le ha dato. Infatti, mentre l'armatore con la sua capacità può influire a ridurre al minimo la spesa di assicurazione, le spese portuali, di manutenzione, di equipaggio, solo in parte può agire sulla velocità, sulla lunghezza del viaggio, mentre su altri elementi, quali il rendimento dell'apparato motore, la proporzione fra stazza lorda e stazza netta (in base alla quale si pagano le tasse), fra dislocamento e portata, la compartimentazione, la stabilità, l'armatore non può influire affatto trattandosi di elementi dipendenti dall'abilità del costruttore.

91. - Noli e mercati dei noli. — Sembrerebbe a prima vista che nel fissare la somma che il noleggiatore paga