

mercanzie francesi spedite nelle colonie furono esentate da qualsiasi dazio d'uscita (4 giugno e 25 novembre 1671).

Il privilegio della navigazione coloniale francese fu, così, riservato alla marina nazionale. Un editto del 1717 confermava con severi provvedimenti l'interdizione di ogni traffico fra le colonie francesi e gli Stati esteri. La legge del 21 settembre 1793 continuò ad essere ispirata allo stesso principio protezionista delle leggi di Colbert. Essa riservava l'importazione delle merci in Francia e nelle colonie francesi esclusivamente alle navi francesi o della nazionalità del porto d'origine. Inoltre proibiva alle navi di bandiera estera di esercitare la navigazione di cabotaggio sulle coste francesi. (Quest'ultima disposizione fu in vigore sino al 1877, sopravvivendo al periodo libero-scambista iniziatosi col 1860). La legge stessa ribadiva la riserva alla bandiera nazionale del commercio e della navigazione fra la Francia e le colonie, interdiceva la nazionalizzazione delle navi costruite all'estero, mettendo così i cantieri francesi completamente al riparo dalla concorrenza straniera.

Ma gli avvenimenti della Rivoluzione e dell'Impero non permisero d'applicare in tutto la legge.

Finalmente la legge del 28 aprile 1816 conteneva a favore della marina francese, le quattro misure protezioniste seguenti:

1) una sopratassa di bandiera (*surtaxe de pavillon*) per tutte le merci importate in Francia con navi straniere, qualunque esse siano;

2) una tassa di navigazione, commisurata alla stazza, più elevata per le navi estere che per le francesi;

3) diritti differenziali, consistenti nel moderare la tassa di entrata in ragione della distanza che la merce doveva percorrere per arrivare nei porti francesi o nelle colonie. Spesso si giungeva così a dare alle navi francesi un premio sorpassante di gran lunga il nolo;

4) il monopolio per le navi francesi dei trasporti fra la madre patria e le colonie.