

Con essa il premio alla costruzione fu portato a 65 lire per tonnellata di stazza lorda, ed a 15 lire per ogni quintale di macchine e caldaie.

Il premio di navigazione fu stabilito venisse solo concesso alle navi di costruzione nazionale, escludendone quelle costruite all'estero. Esso fu commisurato non più alla stazza netta, ma alla lorda; e fu fissato, per ogni 1000 miglia di percorso per i vapori, in lire 1,10 per tonnellata, con diminuzione annua di 4 centesimi; per i velieri in lire 1,70, con diminuzione annua di 6 centesimi.

La navigazione di cabotaggio internazionale, cioè nei mari europei, che era prima esclusa dal premio, fu ammessa a godere del beneficio di due terzi del premio stesso. Infine per le navi costruite secondo i piani approvati dal Governo, il premio venne aumentato dal 15 al 25 %.

In seguito a vivaci discussioni sorte per gli effetti della legge del 1893, che non corrispondevano allo aggravio da essa portato all'erario, il Governo con decreto del 9 febbraio 1897 nominò una grande Commissione per studiare la questione. In essa erano rappresentati i due rami del Parlamento, il Consiglio di Stato, le amministrazioni interessate, le Camere di commercio, parecchie associazioni e sindacati e le industrie dell'armamento e della costruzione navale. Il progetto elaborato dalla Commissione diede origine a sua volta a due disegni di legge parlamentari: quello Millerand e quello della Commissione del bilancio. Ne venne la legge del 7 aprile 1902, la quale, al pari delle leggi del 1881 e del 1893, continua a far funzionare il premio di navigazione in modo da promuovere gli interessi della costruzione nazionale.

Con tale legge, la cui validità fu fissata a dieci anni, rimasero immutati i premi alla costruzione; furono però variati quelli di navigazione e venne istituito il compenso di armamento.

Il premio di navigazione è accordato a ogni nave costruita in Francia, di oltre 100 tonnellate di stazza lorda, battente