

fanno godere gli stessi diritti a tutte le navi, senza distinzione di bandiera (entro certi limiti, escludendo ad es. la navigazione di cabotaggio), gli Stati sono stati spinti ad applicare un nuovo sistema protettivo, basato su *premi di navigazione* e su *sovvenzioni*. I *premi* si prefiggono di intensificare il traffico effettuato con la bandiera nazionale e le modalità con le quali si commisurano i premi possono essere diverse; così possiamo avere premi di navigazione pagati in base ad un tanto per tonnellata per una determinata percorrenza (ad es. 1000 miglia); un contributo al nolo in base alla quantità di merce trasportata, sia con sistema fisso che con sistema scalare cioè decrescente col crescere del carico; oppure per determinate navi sempre che trasportino un minimo di mercanzia fissato, ed in altri modi che non sono altro che combinazioni diverse di quelli ora esposti. Ma l'esistenza di tanti sistemi per fissare il premio dimostra come difficilissimo se non impossibile sia trovare un sistema razionale di questa forma di protezionismo. Se si aggiunge la necessità di fissare questi premi solo per navi efficienti, cioè per navi rispondenti alle moderne esigenze dei trasporti marittimi in modo da riuscire a selezionare il naviglio nazionale, si capisce chiaramente come si viene ad aggravare le condizioni delle navi vecchie o comunque inefficienti mentre estendendo ad esse la sovvenzione si viene a prolungare la loro vita, ostacolando la naturale selezione. Risulta chiaro dunque come il sistema dei premi non abbia potuto dare buoni risultati.

Risultato migliore hanno dato le *sovvenzioni* che consistono in un compenso dato ad una parte della