

con tasse elevate. È perciò che parecchi regolamenti stabiliscono di non fissare tariffe superiori a quelle dei porti concorrenti; anzi, taluni Stati adottano di accordo delle tariffe uniformi, come accade in *New York* e *New Jersey*, ed in *Pennsylvania* e *Delaware*.

Le mercedi — detratte le spese d'ufficio, di mantenimento dei battelli e del loro ammortizzamento, le percentuali dei commissari, i salari degli apprendisti — sono divise fra i piloti secondo una percentuale proporzionata al grado di licenza di cui sono forniti, come, per esempio, nello Stato di *Massachusetts*. Talvolta la percentuale spetta soltanto ai piloti di grado più elevato, ricevendo i rimanenti un salario fisso (il caso di *New York Sandy Hook*).

Raramente i piloti sono tutti salariati: ciò accade in *California*, ove i diritti di pilotaggio a *Los Angeles* vanno a beneficio del Comune.

È da notare che le distanze che i piloti degli Stati Uniti devono coprire nell'esercizio delle loro funzioni non sono da confrontarsi con quelle che compiono i piloti europei; basta pensare che i piloti di *Baltimora* guidano una nave per almeno 155 miglia, quelli di *Philadelphia* per 105 miglia e quelli di *New Orleans* per circa 106 miglia.

101. - Pilotaggio obbligatorio. — Le norme sul pilotaggio obbligatorio sono contenute negli Statuti dei vari Stati, essendo che il Governo federale ha, con il ricordato *Act* del 7 agosto 1789, delegato loro ogni potere in materia di pilotaggio. Tuttavia, le leggi federali fissano dei limiti innanzi ai quali il potere d'ogni Stato deve arrestarsi: la sect 4401 dispone che tutte le navi a vapore di cabotaggio devono esser sotto la direzione di piloti patentati dall'*United States Steamboat-Inspection Service*, e la sec. 4444 esenta dal pilotaggio obbligatorio tutte le navi di cui alla sect. 4401 suddetta.

Queste norme federali hanno portato alcuni Stati alla necessità di gravare del pilotaggio obbligatorio le navi a vela ed i