devono mantenerli; anzi, in casi eccezionali (guasti ai battelli), questi possono essere usati dai piloti dell'associazione dello Stato contiguo, come accade nel *Maryland* e nella *Virginia*. Per regola generale, questi battelli devono essere adibiti esclusivamente al pilotaggio e sono periodicamente ispezionati dalle locali autorità. Essendo essi inoltre in proprietà ed in uso collettivo, collettivi sono anche i guadagni e le spese. È interessante, in argomento, la disposizione della sec. 2478 del *Political Code of California*, la quale recita che « ogni danno causato ad una nave rimorchiata da un battello-pilota, a causa di negligenza o imperizia, deve essere riparato dai proprietari del battello-pilota o dai piloti che vi erano a bordo al momento dell'accidente » (524).

L'odierna sistemazione del materiale delle stazioni costituisce, invero, uno de' principali fattori della buona organizzazione del pilotaggio negli Stati Uniti, mentre l'essere i battelli posseduti interamente dai piloti dà a questi il privilegio di regolare a loro piacimento tutto quanto riguarda gli apprendisti, cioè il reclutamento del personale ed il perpetuarsi delle corporazioni.

100. - Mercedi. — I diritti di pilotaggio sono fissati dalle tariffe stabilite dai regolamenti delle autorità locali, in forza di leggi statutarie. Le tariffe hanno per base l'immersione della nave, spesso l'immersione e il tonnellaggio e, non di rado, tengono conto delle stagioni, della navigazione interna ed esterna, delle località, del tipo e del carico della nave. Nel caso di pilotaggio protratto per un tempo superiore al normale, i piloti hanno ancora diritto ad un compenso, stabilito in una cifra fissa a giornata o a mese, o in una percentuale sulla tariffa ordinaria, o in una somma variabile col tempo ed i piedi d'immersione, oltre, naturalmente, il vitto e l'alloggio.

Le tariffe sono, in genere, fissate in modo da non gravare soverchiamente sull'armamento e da non giovare ai porti rivali

(524) Sect. 2478: « any damage to a vessel in tow of a pilot boat, resulting from negligence or carelessness, may be recovered of the pilot boat, its owners, or the pilots in charge thereof at the time injury occurred ».