rienza ⁽⁷⁹⁾. In linea di massima, il diritto mercantile medioevale merita la più grande ammirazione, sia perchè vi riposan le basi dei moderni istituti marittimi ⁽⁸⁰⁾, sia perchè in esso era già un fatto compiuto ⁽⁸¹⁾, distrutto, di poi, dal riordinarsi degli Stati sul principio della nazionalità, ciò che oggi è la cura costante dei privati e dei Governi: cioè l'unificazione del diritto del mare ⁽⁸²⁾. Vedremo in seguito, come questo movimento, dovuto al carattere cosmopolita del commercio marittimo ⁽⁸³⁾, tocchi anche l'istituto del pilotaggio, che è uno di quelli che maggiormente bisognano di essere uniformemente regolati in tutte le parti del mondo.

(79) Segnatamente: nell'art. CCLXXIX del diritto marittimo di Lubeca, che restringe in limiti pecuniari la pena da infliggere al pilota, che non ha compiuto il viaggio promesso; nel cap. XIV, tit. VII, del codice svedese del 1618, che affida ai tribunali il decidere sulla pena di morte; e nel § 2 cap. VII del codice svedese del 1667, che accoglie un principio fondamentale di giustizia: la distinzione fra la colpa ed il dolo.

(80) Si svolsero in tale epoca, il contratto di noleggio nei suoi principali fattori, la polizza di carico come documento della merce, l'istituto delle assicurazioni, il regolamento amichevole delle avarie comuni, il sistema della trascrizione dei privilegi marittimi.

(81) Il *Consolato del mare*, i *Rôles d'Oléron* e le leggi di *Wisby* costituirono come una regola comune per il Mediterraneo, l'Atlantico ed il mare del Nord.

(82) V. F. BERLINGIERI, *Le precipue caratteristiche del diritto marittimo*, cit.

(83) F. BERLINGIERI, *loc. cit.*