

## The maritime statutes

### Law and the market: a necessary relationship

The wave of statutory restatements of customs, which coursed through the Venetian legal system in the XIII century, invested the discipline of maritime traffics besides that of private and criminal law. It was not only a matter of giving better definition to contract law and remedies: the maritime statutes also touched on torts, and in order to prevent --as far as possible-- litigation arising from either of both, they turned a number of technical rules of ship building and management into binding rules of law. Such a choice was effective and welcome, especially as the legal relationships occasioned by each voyage by sea were intricate and often ambivalent.

The main operators were the ship owner, the captain, the merchants, the ship's notary and the sailors. The captain was often the owner (*patronus*, Venetian *parón*), or one of the partners in a company which owned the ship; if not, he was a professional hired by the owner. The merchants, individually or as one or more companies, chartered portions of the ship's load capacity for the transport of their merchandise, themselves and their servants or employees. The ship's notary, who was also a priest, kept official inventory of the cargo and, if needed, could write deeds or last wills, as well as administering the sacraments. The sailors, hired by the *patronus*, managed the ship at his orders.

However, none of these roles, except that of the notary, were reciprocally exclusive. The captain and the sailors could take merchandise of their own on the voyage, or some of the merchants could also own a quota of the ship, or the owner could be financing one or more of the merchants, through the whole array of contractual tools, early and cleverly developed in Venice.

As for torts, the problems were how to allocate responsibility for technical errors in building, stocking, loading or piloting the ship, and how to share damage for losses due to shipwreck, merchandise thrown overboard to save the ship in an emergency, or robbery by pirates: these events as a class were called *avaree*, sing. *avarea*.



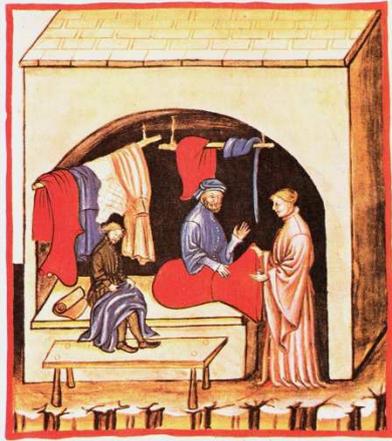
Dates / Datteri  
*Phoenix dactilifera*

### Chronology

The earliest maritime statutes were deliberated at the time of doge Pietro Ziani (1205-1229); they mainly consist of technical rules for the solidity and safety of the ships. On March 12, 1227, *Ordinamenta de saornatione, caricatione et stivatione navium* were deliberated (Rules about how to ballast, load and stow ships), followed on September 13, 1228 by a *Capitulare navium* (*Capitolare* about ships), to be sworn by the ship owners, and on January 7, 1228 *m.v.* (= 1229) by a decree about the minimum tonnage for ships built in Venice.

A wider scope was given to the matter by Jacopo Tiepolo (1229-1249) in a comprehensive maritime statute deliberated on June 1, 1229. It was followed by additions about a loading limit for ships older than six years (May, 1233), official units of measure for tonnage and load (August 15, 1233) and safety measures against contagions (August 15, 1236).

No further addition came under Marino Morosini (1249-1253), but an exhaustive and updated restatement of Tiepolo's statutes, called *Statuta navium* (Statutes of the ships), was compiled under Ranieri Zeno (1253-1268) and deliberated on August 6, 1255. A separate body of rules, *Statuta tarretarum*, was also written for the *tarréte* (sing. *tarréta*). These were long, agile ships with a flat bottom, a high shipboard, and three masts, used to transport troops and military equipment; only traveling by sail, so they did not need a large crew, and therefore they could carry more load than *galée* (sing. *galéa*) while being more wieldy than *còcche* (sing. *còcca*).



Silk merchant / Mercante di seta

### Contents: Maritime statutes, 1229

How to fit out and ballast the vessel; in case of disagreement on ballast, the local Venetian authorities shall hold an arbitration (chh. 1-3, 46).

Minimum provisions and weapons (chh. 8-16).

The notary must write and keep an inventory of the merchandise, giving out copies to the merchants; the captain is responsible for them since the moment of their loading, and must return them in the same quality and quantity as written in the inventory, exception made for the hand luggage of the passengers (ch. 17).

Maximum load and area for passengers; the spaces needed for the maneuver of the ship must be kept clear (chh. 18-24, 27-34, 47-51).

The merchants and the crew must provide for their own fuel and food (chh. 31-33).

Each ship is bound to rescue ships in danger (ch. 25).

The agreements between parties in a contract (*lex contractus*, i.e. the law of the contract) are the first rules to follow in case of litigation, unless they are against the statutes (ch. 38).

Sailors who desert do not fulfill their contractual obligations; they also put the ship in danger, so they can be held by force. If they escape, they owe to the employer the double of their fee, and a penalty to the Comune (ch. 39).

The employer who defaults in paying the fee owes the sailors the double (ch. 40).

In case the ship must winter overseas, and for this reason cannot fulfill other contracts for transport, the fee owed by the merchants for the charter is raised by 25% (ch. 42).

On arrival, in case of litigation, the captain, as debtor for the load, must provide a guarantee to the appointed magistrate; the wording is vague enough to apply to the magistrate in Venice (likely, the Consoli dei Mercanti) as well as to the Venetian authorities in overseas harbours (bàilli, consoli, rettori). The unloading must be performed within a set term, and an account given to the merchants, who have a short term of 15 days to sue the captain; the term elapsed, the guarantee is returned to the captain (chh. 43-45).

The Avogadori di Comun have inquisitorial powers in order to detect and punish violations to the statutory rules (ch. 52).

### Contents: *Statuta navium*, 1255

How to build the ship and caulk it with tow and tar (chh. 1-2, 93).

How to ballast (chh. 3-6, 104).

Provisions (chh. 7-17, 37).

How to load; inventory of the load (chh. 38, 43, 48-52, 55-66, 102, 105-111).

Tonnage (chh. 44-47, 101).

Minimum crew according to tonnage; minimum age of sailors, 18 years (chh. 20, 24)

Weaponry (chh. 27-30).

Obligations of captain and crew (chh. 32-35).

The crew assumes the sworn obligation to notify any damage to the captain and the merchants and any violation of the rules to the nearest authority (chh. 36, 39-40, with the text of the oath).

Obligations and oath of the ship's notary (chh. 41-42).

Compensation for damages from leaks (chh. 53-54).

Each ship is bound to provide assistance to other ships in danger (ch. 67).

Any decision beyond ordinary management must be taken by the ship's council (*quinque de nave*, i.e. five on the ship), formed by the captain, the pilot if any, three among the merchants, elected by them all, and the ship's notary (ch. 73).

Damages to the ship (chh. 74-79).

Employment contract between *patronus* and sailors; defections (chh. 80-81, 94).

Unforeseen wintering overseas (ch. 82).

Litigation and penalties for violations (chh. 83-89).

Losses from throwing merchandise overboard or robbery by pirates must be shared among the merchants (chh. 95-96).

The Avogadori di Comun have inquisitorial powers in order to detect and punish violations to the statutory rules (ch. 93).

The agreements between parties in a contract (*lex contractus*, i.e. the law of the contract) are the first rules to follow in case of litigation, unless they are against the statutes (ch. 97).

The ship can only be seized for debts of the captain if he is the ship's owner, i.e. *patronus* (ch. 116).

Interpretation of the statute is reserved to the doge with the Minor and Major Councils (ch. 117, the last).



Nutmeg / Noce moscata  
*Myristica fragrans*

## Gli statuti marittimi

### La legge e il mercato: una connessione necessaria

L'ondata della legificazione di consuetudini in forma statutaria, che attraversò il sistema normativo veneziano nel XIII secolo, investì la disciplina dei traffici marittimi in aggiunta a quella del diritto privato e di quello criminale. Non si trattava soltanto di dare miglior definizione alla contrattualistica e ai relativi rimedi: gli statuti marittimi toccavano anche la materia della responsabilità extracontrattuale, e per prevenire --per quanto possibile-- il contenzioso su entrambi i fronti, rendevano giuridicamente obbligatorio un certo numero di regole tecniche sull'architettura navale e la gestione dei vascelli. Fu una scelta efficace e bene accetta, tanto più che i rapporti giuridici che trovavano occasione nei viaggi per mare erano intricati e spesso ambivalenti.

I principali operatori erano l'armatore, il capitano, i mercanti, il notaio di bordo e i marinai. Il capitano era spesso anche l'armatore (*patronus*, in veneziano *parón*, nel linguaggio odierno dei trasporti su gomma *padroncino*), oppure uno dei soci della società armatrice; altrimenti era un professionista incaricato dall'armatore. I mercanti, a titolo individuale o come membri di una o più società, noleggiavano quote della capacità di carico della nave per il trasporto delle loro mercanzie, di loro stessi e dei loro servi o dipendenti. Il notaio di bordo, che era un sacerdote, teneva l'inventario ufficiale del carico e, se necessario, poteva redigere atti o testamenti, come pure amministrare i sacramenti. L'equipaggio, ingaggiato dal *patronus*, manovrava la nave agli ordini del capitano.

Tuttavia nessuno di questi ruoli, salvo quello del notaio, erano reciprocamente esclusivi. Il capitano e i marinai potevano portare con sé mercanzie proprie, qualcuno dei mercanti poteva essere proprietario di una quota della nave, l'armatore poteva finanziare uno o più di uno dei mercanti, tramite l'intero ingegnoso arsenale di strumenti contrattuali che si era così precocemente sviluppato a Venezia.

Quanto alla responsabilità extracontrattuale, i problemi erano quello di assegnarla per errori tecnici di costruzione, approvvigionamento, carico o pilotaggio della nave, e di ripartire i danni da naufragio, getto di merci fuori bordo per salvare la nave in una situazione di emergenza, o rapina da parte di pirati: tutti eventi definiti come *avaree*, sing. *avarea*.

### Cronologia

I primi statuti marittimi furono deliberati al tempo del doge Pietro Ziani (1205-1229) e consistono principalmente in norme tecniche sulla solidità e la sicurezza delle navi. Il 12 marzo 1227 furono emanati *Ordinamenta de saornatione, caricatione et stivatione navium* (Regole sulla zavorra, il caricamento e lo stivaggio delle navi), seguiti il 13 settembre 1228 da un *Capitulare navium* (Capitolare delle navi), su cui giuravano gli armatori, e il 7 gennaio 1228 m.v. (= 1229) da un decreto sulla stazza minima delle navi da costruire a Venezia.

Un ambito più ampio venne coperto da Jacopo Tiepolo (1229-1249) in un esauriente statuto marittimo deliberato il 1 giugno 1229. Fecero seguito aggiunte sul limite di carico per la navi più vecchie di sei anni (maggio 1233), le unità di misura ufficiali per la stazza e il carico (15 agosto 1233) e misure di sicurezza contro possibili contagi (15 agosto 1236).

Nessuna ulteriore aggiunta sopravvenne sotto Marino Morosini (1249-1253), ma una riscrittura completa e aggiornata degli statuti, dal titolo di *Statuta navium* (Statuti delle navi), fu compilata sotto Ranieri Zeno (1253-1268) e deliberata il 6 agosto 1255. Un corpo separato di norme, gli *Statuta tarretarum*, fu deliberato per le *tarréte* (sing. *tarréta*). Si trattava di navi lunghe e agili, col fondo piatto, il bordo alto e tre alberi, impiegata per trasportare truppe ed approvvigionamenti militari; navigando soltanto a vela, non richiedevano equipaggi numerosi, e pertanto potevano trasportare più carico delle *galée* (sing. *galéa*) pur essendo più manovrabili delle *còcche* (sing. *còcca*).

### La disciplina: Statuti marittimi, 1229

Come armare e zavorrare il vascello; in caso di disaccordo sulla zavorra, l'autorità veneziana sul posto fungerà da arbitro (capp. 1-3, 46).

Dotazione minima di approvvigionamento e armi difensive (capp. 8-16).

Il notaio deve redigere e aggiornare l'inventario delle merci, dandone copia ai mercanti; il capitano ne è responsabile dal momento del carico, e deve restituirne la stessa quantità e qualità indicate nell'inventario, eccezion fatta per il bagaglio a mano dei passeggeri (cap. 17).

Carico massimo e area per il trasporto di persone; gli spazi necessari per le manovre devono restare sgombri (capp. 18-24, 27-34, 47-51).

I mercanti e l'equipaggio devono provvedere al combustibile e alle provviste di loro consumo (capp. 31-33).

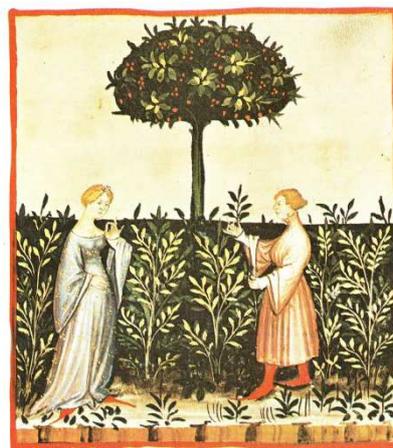
Ogni nave è tenuta a prestare assistenza ad altre navi in pericolo (cap. 25).

Gli accordi tra le parti (*lex contractus*, cioè la norma contrattuale) sono le prime norme da applicare in caso di controversia, salvo che siano contrari agli statuti (cap. 38).

I marinai disertori non adempiono ai loro obblighi contrattuali; inoltre pongono a rischio la nave, quindi possono essere tratti con la forza. Se fuggono, devono al capitano il doppio del soldo, nonché una pena pagabile al Comune (cap. 39).

Il capitano che non adempia all'obbligo di pagare il soldo deve il doppio ai marinai (cap. 40). Nel caso in cui la nave si trovi a dover svernare oltremare, e per questa ragione non possa adempiere ad altri contratti di trasporto, il nolo dovuto dai mercanti è aumentato del 25% (cap. 42).

Al ritorno, in caso di controversia il capitano, in qualità di debitore per la riconsegna del carico, deve fornire garanzia al magistrato competente; il fraseggio è abbastanza vago da applicarsi alla magistratura con sede a Venezia (forse i Consoli dei Mercanti) come alle autorità veneziane oltremare (bàili, consoli, rettori). Lo scarico deve essere completato entro un termine prefissato, e il rendiconto esibito ai mercanti, che hanno il breve termine perentorio di



Licorice / Liquerizia  
*Glycyrrhiza glabra*

15 giorni per citare il capitano; trascorso il termine, la garanzia viene restituita al capitano (capp. 43-45).

Gli Avogadori di Comun hanno poteri di inquisizione per scoprire e reprimere le violazioni alle norme statutarie (cap. 52).

### **La disciplina: *Statuta navium*, 1255**

Come costruire la nave a calafatarla con stoppa e catrame (capp. 1-2, 93).

Armamento (capp. 7-17, 37).

Caricamento; inventario (capp. 38, 43, 48-52, 55-66, 102, 105-111).

Stazzatura (capp. 44-47, 101).

Equipaggio minimo per classi di stazza; età minima dei marinai, 18 anni (capp. 20, 24)

Armamento difensivo (capp. 27-30).

Obblighi del capitano e dell'equipaggio (capp. 32-35).

L'equipaggio assume l'obbligo giurato di comunicare ogni danno al capitano e ai mercanti, e ogni violazione delle norme all'autorità più vicina (capp. 36, 39-40, con il testo del giuramento).

Obblighi e giuramento del notaio di bordo (capp. 41-42).

Risarcimento dei danni da infiltrazioni d'acqua (capp. 53-54).

Ogni nave è tenuta a prestare assistenza ad altre navi in pericolo (cap. 67).

Ogni decisione eccedente l'ordinaria amministrazione deve essere assunta dal consiglio di bordo (*quinque de nave*, cioè i cinque della nave), formato dal capitano, dall'eventuale pilota, da tre eletti tra i mercanti, e dal notaio di bordo (cap. 73).

Danni alla nave (capp. 74-79).

Contratto di lavoro tra il *patronus* e i marinai; diserzioni (capp. 80-81, 94).

Svernamento imprevisto oltremare (cap. 82).

Controversie e pene per violazioni (capp. 83-89).

Distruzione di merci per getto fuori bordo o rapina da parte di pirati devono essere ripartite tra i mercanti (capp. 95-96).

Gli Avogadori di Comun hanno poteri di inquisizione per scoprire e reprimere le violazioni alle norme statutarie (cap. 93).

Gli accordi tra le parti (*lex contractus*, cioè la norma contrattuale) sono le prime norme da applicare in caso di controversia, salvo che siano contrari agli statuti (cap. 97).

La nave può essere sottoposta ad esecuzione forzata per debiti del capitano solo se questi ne è *patronus* (cap. 116).

L'interpretazione dello statuto è riservata al doge con i Consigli Minore e Maggiore (cap. 117, l'ultimo).



Galangal / Galanga  
*Alpinia galanga*

### **Essential bibliography / Bibliografia essenziale**

GIORGIO ZORDAN, *Le leggi del mare*, in AA.VV., *Storia di Venezia, Il mare*, a cura di Alberto Tenenti e Ugo Tucci, Roma: Istituto dell'Enciclopedia italiana, 1991, pagg. 621-662.

UGO TUCCI, *L'impresa marittima: uomini e mezzi*, in AA.VV., *Storia di Venezia, 2, L'età del Comune*, a cura di Giorgio Cracco e Gherardo Ortalli, Roma: Istituto dell'Enciclopedia italiana, 1995, pagg. 627-659.

FRANCO BRUNELLO, *Marco Polo e le merci dell'Oriente*, Vicenza: Neri Pozza, 1986

FREDERIC C. LANE, *I mercanti di Venezia*, Torino: Einaudi, 1982

## Texts / Testi

### Pietro Ziani, 1227-1228

12 Martii 1227: *Ordinamenta de saornatione, caricatone et stivatione navium*

Source / Fonte: ARCHIVIO DI STATO DI VENEZIA, *Maggior Consiglio, Liber Communis seu Plegiorum*, c. 105  
Edited in / Edito in: *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, a cura di Riccardo Predelli e Adolfo Sacerdoti, Venezia: Visentini, 1903, pagg. 46-49

[...]

[*Cap. III*]

De caricatione dicimus quod nulla mercimonia ponantur super cohopena superiori [...] et nulla mercimonia carici ponantur inter duo cohopena, nec etiam zucorum neque verzi. Quod si caricum aliquod poneretur inter duo cohopena, ita quod patroni nescirent, et clarum sit quod ipsi nesciverint, non teneantur exinde. Tamen omnes res illas quas patroni deferre volunt pro navis utilitate, potestatem habeant ponendi eas ubicumque voluerint.

[...]

[*Cap. VII*]

Quod si questio oriretur ut inde fraus esset, in providentia nauclerii uniusque patroni et duorum ex naulizantibus terminetur. Qui si concordari non poterint, eligatur inter eos alius vir comunalis, et tunc insimul omnes ipsi, vel maior pars eorum, eandem terminent questionem.

[...]

## English translation and comments

[*Ch. III*]

About the loading we say that no merchandise be stowed above the deck of the ship [...] and no merchandise be stowed between two decks, not even sugar or *verzin* [*Caesalpinia sapang*, a tree from the Far East used to produce red dye]. If any cargo should be stowed between two deck in such a way that the *patroni* were not aware of the fact, and it be proven that they were not, they shall not be held responsible. Anyway, all those things that the *patroni* should wish to move for the safety of the ship, they shall have faculty to stow wherever they shall deem best.

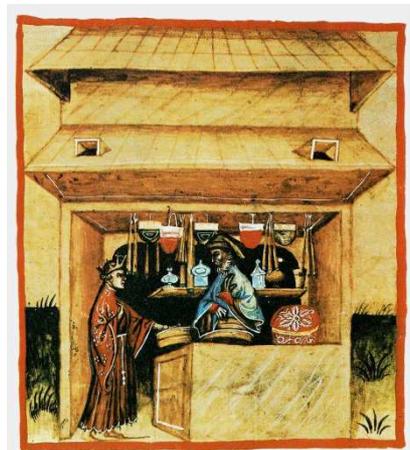
[...]

[*Ch. VII*]

And if the question should arise [during navigation] about whether any fraud was committed, it shall be set by the intervention of the pilot, one of the *patroni* and two of the charterers. And if they should be unable to find an agreement, they shall elect one other man from the Comune, and then all together, or the majority of them, shall set the question.

*The principles of representative democracy are applied to questions arising in situations where a jurisdictional solution is not available.*

[...]



Merchant of camphor / Mercante di canfora  
*Cinnamomum camphora*

## Traduzione italiana e commenti

[...]

[*Cap. III*]

Di come caricare diciamo che nessuna mercanzia venga stivata sopra coperta [...] e nessuna mercanzia venga stivata tra due coperte, nemmeno zucchero o verzino [*Caesalpinia sapang*, un albero dell'Estremo Oriente usato per produrre tintura rossa]. Se parte del carico dovesse essere stivata tra due coperte in modo tale che i *patroni* non ne fossero a conoscenza, e sia provato che non lo erano, non saranno tenuti responsabili. In ogni caso, tutto ciò che i *patroni* volessero spostare per la sicurezza della nave, avranno facoltà di stivare dove meglio riterranno.

[...]

[*Cap. VII*]

E se [durante la navigazione] dovesse sorgere questione se sia stata commessa qualche frode, sarà risolta per intervento del pilota, di uno dei *patroni* e di due dei noleggiatori. E se non riuscissero a raggiungere un accordo, eleggeranno un altro uomo del Comune, e tutti insieme o a maggioranza risolveranno la questione.

*I principi della democrazia rappresentativa vengono applicati alle questioni sorte in situazioni in cui non è accessibile una soluzione giurisdizionale.*

[...]

### **13 Septembris 1228: Capitulare navium**

Source / Fonte: ARCHIVIO DI STATO DI VENEZIA, *Maggior Consiglio, Liber Communis seu Plegiorum*, c. 90v  
Edited in / Edito in: *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, a cura di Riccardo Predelli e Adolfo Sacerdoti, Venezia: Visentini, 1903, pagg. 50-51

Exemplum capitularis navium.

Iuro ad evangelia sancta Dei quod nec navem illam de qua partem habeo, que dicitur ... nec illam quam ex ipsa habeo, numquam vendam nec vendi faciam, nec dabo nec dari faciam, neque dari committam, per ullum ingenium vel argumentum quod inveniri possit, nisi Venetico vel Veneticis aut nisi forte persone vel personis que secundum meam puram conscientiam absque fraude eam vellent disfacere [...].

Et si Venetico aut Veneticis eam vendidero, aut dedero vel dari fecero, aut commisero vel committi fecero aliquo modo, sacramentum simile, ut inferius et superius denotatum est, eis tollam, et in presenti, vel infra dies octo, manifestabo domino duci et Consilio qui partem in ea habuerint [...].

Ita tamen quod si extra Venecias vendidero [...] fieri faciam breviarium in testimonium bonorum hominum, qualiter dedero vel dari fecero et sacramentum recepero. Quod autem breviarium citius quam potero bona fide domino duci et Consilio presentabo vel presentari faciam.

Sed si in Veneciis ipsam vendidero [...] ego in libro Communis denotari faciam illum vel illos qui comparaverint velocius quam potero. [...]

## English translation and comments

Original of the *capitolare* about ships.

I swear on the holy gospels of God that I shall never sell or give to sell, or deliver or give to deliver or entrust to be delivered by any means or cavil I should find, the ship of which I own a

quota, called ... nor that which I own as such, unless to a Venetian or Venetians or else to person or persons who in my good true faith and without fraud want to dismantle it [...]. And if I shall sell it, or deliver or give to be delivered, or entrust or give to be entrusted in any way to a Venetian or Venetians, I shall demand from them the same oath as written above and below, and immediately, or within eight days, I shall notify the lord doge and the [Minor] Council who owns a quota of it [...].

In the same way, if I should sell when overseas [...] I shall have a minute made with the witness of good men [about] how I delivered [the ship] or gave [it] to be delivered and received the oath. Which minute I shall deliver or give to be delivered to the lord doge and the Council as soon as I shall be able in good faith.

But if I shall sell it in Venice [...] as soon as possible I shall request him or them who shall have bought it to be recorded in the book of the Comune. [...]

*Keeping Venetian ships in Venetian hands was crucial both to maintain the technical secrets of carpentry and to prevent excellent fleetware to fall into enemy hands. Therefore Venetian ships could only be sold to Venetians, whether individually or in companies, wherever the sale took place; foreigners could buy only ships to be dismantled to recover the timber and fittings. Moreover, the transfers of ownership were recorded in an early version of a Naval Registry.*

### **Traduzione italiana e commento**

Originale del capitolare delle navi.

Giuro sui santi vangeli di Dio che mai in alcun modo o con qualsiasi possibile cavillo venderò o farò vendere, consegnerò o farò consegnare o darò da consegnare la nave di una quota della quale sono proprietario, chiamata ... nè di quella di cui in quanto tale sono proprietario, se non a un veneziano o a più veneziani o a persona o persone che in mia buona fede e senza frode intendono smantellarla [...].

E se la venderò, o la consegnerò o farò consegnare, o l'affiderò o la darò perchè sia consegnata con qualsiasi mezzo a un veneziano o a più veneziani, chiederò loro lo stesso giuramento scritto qui sopra e più sotto, e subito, o entro otto giorni, comunicherò al signor doge e al [Minor] Consiglio chi è proprietario di una quota di essa [...].

Allo stesso modo, se la venderò [mentre si troverà] all'estero [...] farò fare un verbale con la testimonianza di uomini di fiducia che avrò consegnato la nave o l'avrò fatta consegnare e avrò ricevuto il giuramento. E questo verbale consegnerò o farò consegnare al signor doge e al Consiglio quanto prima possibile in buona fede.

Ma se la venderò a Venezia [...] appena possibile farò registrare colui o coloro che l'avranno comprata nel registro del Comune. [...]

*Mantenere le navi veneziane in mani veneziane era essenziale sia per custodire i segreti della tecnica cantieristica, sia per impedire che naviglio di eccellente qualità cadesse in mani nemiche. Quindi le navi veneziane potevano essere vendute solo a veneziani, individualmente o in società, dovunque la vendita avesse luogo; gli stranieri potevano comprare soltanto navi da demolire per ricuperarne il legname e l'attrezzatura. Inoltre, i trasferimenti di proprietà erano annotati in un prototipo di Registro Navale.*



Bananas / Banane  
*Musa sapientum*

## Jacopo Tiepolo, 1229

1 Iunii 1229

Source / Fonte: BIBLIOTECA NAZIONALE MARCIANA, *Cod. Marciano Lat.* cl. V, CXXX, cc. 28-37  
Edited in / Edito in: *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, a cura di Riccardo Predelli e Adolfo Sacerdoti, Venezia: Visentini, 1903, pagg. 46-49

[...]

[*Cap. XVII. De scribano habendo.*

Decernimus quod patronus cuiuslibet navis habeat unum scribanum qui debeat scribere omnes merces, numero et pondere, et earum signo signare, quas mercatores et marinarii voluerint conducere iusta navem vel ad scalam, et dare patrono ad cricandum in nave. Et antequam hoc fiat, det noticiam patrono ut decenter possit eas recipere; et patronus vel alii pro eo tunc ibi debeant esse ad recipiendum ipsas merces.

Et si patronus dixerit mercatori quod si voluerit confidere in ipso ad dandos ipsos collos per numerum, eosdem collos ita ei restituere debeat. Et si mercator in ipso patrono confidere noluerit, easdem merces ei ostendat; et sicut ei ostense fuerint, ita eidem ipse patronus restituere teneatur; et debeat eas ponderare si voluerit; sin autem, credatur verbo vel fidantie mercatoris vel marinarii de quantitate mercium quanta sit [...]

Et postquam ipse merces in navi posite fuerint, sint in custodia ipsius patroni; et scribanus debeat dare scriptum omnium ipsarum mercium per manum suam mercatori vel marinario sicut scriptum fuerit in suo quaterno.

Et sicut per scriptum ipsas merces patronus receperit in custodia, ita easdem merces cum omni integritate restituere debeat, excepto per violentiam, ignem et fortunam temporis, aut quod extra proicerent. Et si in eisdem mercibus aliquod dampnum fuerit per malam calcaturam et patronus eiusdem navis probare non poterit quod ipsum dampnum fuerit per fortunam temporis, ipsum dampnum iisdem mercibus habitum restituere debeat. [...]

[...]

[*Cap. XXXVIII. De conventionibus que fuerint inter euntes in navibus observandis.*

Imponimus quod omnes conventiones que erunt facte inter patronos, nallizatos, aut sirterios vel marinarios navium, aut inter omnes alias personas que fuerint in eisdem navibus, sint firme et stabiles; salvis tamen omnibus suprascriptis nostris statutis et ordinamentis que cum omni integritate observentur.

[...]

[*Cap. LII. De Advocatoribus in Veneciis tollendis.*

Decernimus quod in Veneciis Advocatores Comunis Veneciarum debeant placitare [...] qui iverint contra nostra statuta, [...]. Et isti iudices habeant plenissimam potestatem ad congoscendam veritatem super hoc a quibuscumque eis bonum apparuerit. Similiter in omnibus partibus habeant potestatem qui erunt pro Communi Veneciarum.

[...]

## English translation and comments

[...]

[*Ch. XVII. The ship must have a notary.*

We decree that the *patronus* of any ship have one notary who must record all merchandise, which the merchants and sailors should wish to bring to the ship or in the harbour and deliver to the *patronus* to be stowed on the ship, by number and weight, and mark them with a sign. And before this happen, [the notary] give notice to the *patronus* so that he may be able to

collect them in good order; and the *patronus*, or others in his stead, must be there to receive the merchandise.

And if the *patronus* should ask the merchant whether he wants to trust him as to the number of the items, he must return those items in the same way [i.e. on trust]. But if the merchant should not trust the *patronus*, he must show him the merchandise; and as they shall be shown, so the *patronus* shall be held to return them; and he shall weigh them if he wishes; if not, the word and truthfulness of the merchant or the sailor shall be believed about the quantity of the merchandise [...].

And after the merchandise shall be stowed on the ship, they shall be in the custody of the *patronus*; and the notary must give a list of the merchandise, written in his own hand according to what shall be recorded in his register, to [each] merchant or sailor.

And in the same way as the *patronus* received in custody the merchandise, so he must return them perfectly intact, except for robbery, fire or storm, or because they threw them over board. And if any of those merchandise should be damaged because of bad caulking, and the *patronus* of the ship should be unable to give evidence that the damage happened because of a storm, he must compensate the damage suffered by the merchandise. [...].

*It was customary for merchants (Venetians as well as foreigners) to mark the packages of their merchandise with their own trademarks. These remained unchanged for the same firm along the generations, and helped consolidate trust in the customers. Here, the trademarks must be present on the packages as well as noted in the registry, for ease of delivery on unloading.*

[...]

*[Ch. XXXVIII]. The agreements between and among those who sail on ships must be observed.* We order that any agreements which should be made between and among *patroni*, charterers, or [...] sailors of the ships, or among any of the other people who should travel on the ships, shall be firm and set; except for all our statutes and rules written above, which shall be abided with utmost precision.

[...]

*[Ch. LII]. About the Avogadori di Comun to be appointed in Venice.*

We decree that the Avogadori di Comun in Venice must pursue [...] those who should act against our statutes [...]. And these judges shall have the most ample faculty to investigate the truth about such matters from anyone they should deem best. In the same way those who shall represent the Comune shall have faculty in any land.

[...]

## **Traduzione italiana e commento**

[...]

*[Cap. XVII]. La nave deve avere un notaio di bordo.*

Stabiliamo che il *patronus* di ogni nave abbia un notaio che faccia l'inventario per numero e peso, segnandole con un marchio, di tutte le merci che mercanti e marinai vogliono portate alla nave o nel porto e consegnare al *patronus* per essere stivate sulla nave. E prima che ciò accada [il notaio] dia avviso al *patronus* in modo che questi possa riceverle in buon ordine; e il *patronus*, o altri per lui, devono essere presenti per ricevere le merci.

E se il *patronus* dovesse chiedere al mercante se vuole fidarsi di lui riguardo al numero dei colli, dovrà restituire quei colli nello stesso modo [cioè sulla fiducia]. Ma se il mercante non si fidasse del *patronus*, dovrà esibirgli le merci; e come saranno state esibite, così il *patronus* sarà tenuto a restituirle; e le peserà se vorrà; se no, si crederà sulla parola e sulla fiducia al mercante o al marinaio riguardo alla quantità della merce [...].

E dopo che la merce sarà stata stivata sulla nave, sarà in custodia del *patronus*; e il notaio dovrà dare la lista delle merci, scritta di sua mano secondo quanto avrà annotato nel suo registro, a ogni mercante o marinaio.

E come il *patronus* avrà ricevuto in consegna le merci, così dovrà restituirle perfettamente intatte, salvo il caso di rapina, incendio o tempesta, o perchè siano state gettate fuori bordo. E se qualcuna delle mercanzie risultasse danneggiata per cattiva calafatura, e il *patronus* della nave non potesse provare che il danno ha avuto luogo a causa di una tempesta, dovrà risarcire il danno subito dalle merci. [...].

*Era uso tra i mercanti (veneziani e non) contrassegnare i colli delle merci con i loro marchi. Questi rimanevano immutati per la stessa impresa lungo le generazioni, e contribuivano a consolidare la fiducia della clientela. Qui si stabilisce che i marchi dovevano essere presenti sui colli come pure annotati nel registro, per semplificarne la riconsegna allo scarico.*

[...]

[Cap. XXXVIII]. *Gli accordi tra coloro che viaggiano sulla nave devono essere rispettati.* Ordiniamo che qualsiasi accordo sia stato concluso da e con *patroni*, noleggiatori o [...] marinai della nave, o qualsiasi altra persona che viaggi sulla nave, sarà fermo e saldo; tranne per tutti gli statuti e le norme di cui sopra, che saranno applicati con la massima precisione.

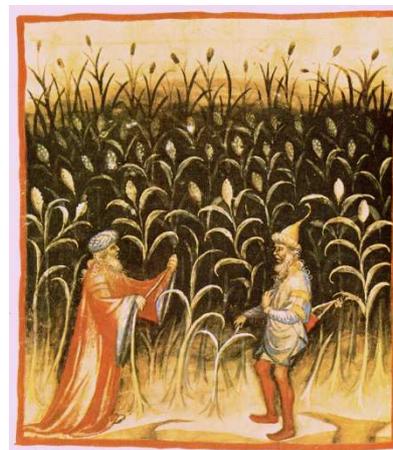
[...]

[Cap. LII]. *Degli Avogadori da incaricare a Venezia.*

Decretiamo che gli Avogadori di Comun a Venezia debbano perseguire [...] coloro che agissero in violazione dei nostri statuti[...]. E questi giudici avranno la più ampia facoltà di indagare la verità su queste faccende da chiunque ritenessero opportuno. La stessa facoltà avranno in ogni terra coloro che vi rappresentano il Comune.

[...]

Sugarcane / Canna da zucchero  
*Saccharum officinarum*



## **Ranieri Zeno, 1255**

*6 Augusti 1255: Statuta navium*

Source / Fonte: BIBLIOTECA NAZIONALE MARCIANA, *Cod. Marciano Lat. cl. V, CXXX*, cc. 169-245  
Edited in / Edito in: *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, a cura di Riccardo Predelli e Adolfo Sacerdoti, Venezia: Visentini, 1903, pagg. 46-49

[...]

*Cap. XCVI. De dampnis que eveniunt causa robarie.*

Volumus quod si navis vel aliud lignum robata fuerit vel raubatum, dampnum illud sit in comuni havere navis; statuentes ut si per aliquod tempus dictum dampnum recuperaretur, in ipsum comune havere debeat redundare.

## English translation

[...]

*Ch. XCVI. About losses from robbery.*

We want that if a ship or another vessel should be robbed, the damage shall be shared among all on the ship; and we order that if at any time the lost goods should be recovered, they shall also be shared among all.

[...]

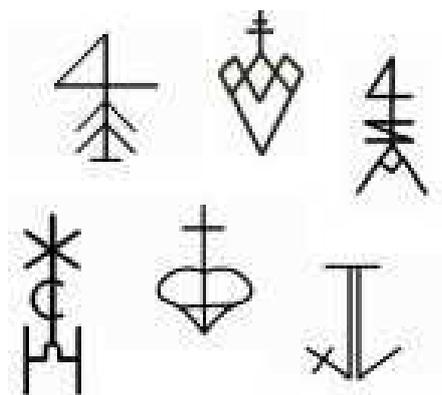
## Traduzione italiana

[...]

*Cap. XCVI. Dei danni che accadono a causa di rapina.*

Vogliamo che se una nave o un altro natante venisse rapinato, il danno sia suddiviso tra tutti sulla nave; e comandiamo che se in qualunque momento i beni perduti dovessero essere recuperati, siano allo stesso modo suddivisi tra tutti.

[...]



Merchats' trademarks / Marchi mercantili  
from / da: FERDY HERMES BARBON, *I segni dei mercanti a Venezia nel Fondaco dei Tedeschi*, Cornuda (VI): Antiga, 2005

All other images from / Tutte le altre illustrazioni da:  
ÖSTERREICHISCHEN NATIONALBIBLIOTHEK, GRAZ, *Codex Vindobonensis Series nova 2644, Tacuinum sanitatis in medicina*  
reproduced in / riprodotto in: *Il libro di casa Cerruti*, Milano: Arnoldo Mondadori, 1983, pagg. 15, 40, 65, 76, 82, 83, 86, 93.