

## **Avaréa and maritime insurance**

Losses of cargo at sea could happen in case of shipwreck, or robbery by pirates, or when part of the cargo was thrown overboard in order to lighten the ship and prevent it sinking. In this case, the heaviest goods were thrown out first: the loss incurred for the safety of all would thus unfairly aggravate the merchants who owned them.

Justice was re-established by the rule of custom, restated in the maritime statutes in the XIII century, that such damage was to be shared among all the merchants who had loaded goods on the ship, in proportion to the value and not the bulk or weight of their merchandise. The institute was called *avaréa*, from the Byzantine α-βάρος (a-baros, i.e. no weight), with reference to the loss of goods thrown overboard to lighten the ship; the Arabic word for damaged goods seems to come from the same root, from which in turn the Italian adjective *avariato* derived.

Procedures were enacted as soon as the ship reached the nearest harbor: an inventory would be drawn under the supervision of the local Venetian representative (rector or consul) and compared with the inventory of the loaded goods, held by the captain, in order for losses and damages to be quantified with precision in an official document.

A shared loss, however, was notwithstanding a loss, and the dangers of trade navigation gave rise to the opportunity for some risky speculations.

Contracts in which a third party agreed to take the risk for accidental loss of goods at sea were already in use before the XI century, accompanying shipping contracts. There were two recurring formulas: *salvi in terra* (safe on land) if the third party assumed any risk until the goods were safely delivered, or *a rischio pericolo e fortuna di mare e genti* (at risk of seastorm and pirates) if such acts of God were excluded from liability arising from the contract.

The first insurers were the carriers, whether they owned or rented the ships offered for transport of merchants' goods. They could oblige themselves not only to carry the cargo (obligation of means), but also to deliver it safely, or be liable for its stated value (obligation of result). In this case a higher fee was negotiated, which amounted to an insurance premium. Third-party insurance, however, was clearly not a speculation fit for individual enterprise: when it appeared, it was already offered by companies of professionals, so that the risk of each contract could be shared among a number of partners, and offset by the gain offered by running multiple contracts at any one time.

## **Avaréa e assicurazione marittima**

La perdita del carico in mare poteva verificarsi in caso di naufragio, di saccheggio da parte di pirati, o quando parte del carico veniva gettato fuori bordo per alleggerire la nave ed evitarne l'affondamento. In questo caso, le prime merci ad essere gettate erano le più pesanti, il che concentrava sui mercanti cui appartenevano la perdita affrontata per la salvezza di tutti. Era norma consuetudinaria, legificata negli statuti marittimi del XIII secolo, che tale danno venisse suddiviso tra tutti i mercanti che avevano caricato merci sulla nave, in proporzione al valore e non all'ingombro o al peso delle merci stesse. L'istituto era detto *avaréa*, dal bizantino α-βάρος (a-baros, senza peso) in riferimento alla perdita di merci gettate fuori bordo; la stessa radice da cui sembra derivare la parola araba che indica merci danneggiate e dalla quale viene l'aggettivo *avariato*.

Non appena la nave raggiungeva il porto più vicino, venivano messe in atto procedure volte alla precisa quantificazione in un documento ufficiale delle perdite e dei danni: il locale rappresentante veneziano (rettore o console) sovrintendeva alla redazione di un inventario che veniva confrontato con quello delle merci caricate, conservato dal capitano.

Una perdita condivisa, tuttavia, rimaneva pur sempre una perdita, e dava adito a rischiose speculazioni.

Contratti in cui un terzo accettava di assumersi il rischio per la perdita accidentale di beni in mare erano già in uso prima dell'XI secolo, nel contesto dei contratti di trasporto. Ricorrevano due formule: *salvi in terra* se il terzo si assumeva ogni possibile rischio fino alla consegna dei beni intatti, oppure *a rischio pericolo e fortuna di mare e genti* se tali casi fortuiti escludevano la responsabilità a termini di contratto.

I primi assicuratori furono gli stessi trasportatori, sia che fossero i proprietari oppure i noleggiatori delle navi offerte per il trasporto. Potevano infatti obbligarsi non solo a trasportare il carico (obbligazione di mezzi), ma anche a consegnarlo intatto, o rispondere per un valore stabilito (obbligazione di risultato). In questo caso la somma concordata era superiore ed equivaleva a un premio di assicurazione.

L'assicurazione da parte di terzi, tuttavia, evidentemente non era una speculazione accessibile a imprenditori individuali: quando comparve, era già offerta da compagnie professionali, in modo che il rischio di ciascuna polizza fosse condiviso da più soci, e controbilanciato dai guadagni offerti dalla possibilità di assumere più contratti contemporaneamente.

### Essential bibliography / Bibliografia essenziale

ALBERTO TENENTI, *L'assicurazione marittima*, in AA.VV., *Storia di Venezia. Temi: il mare*, a cura di Alberto Tenenti e Ugo Tucci, Roma: Istituto dell'Enciclopedia italiana, 1991, pagg. 663-686

KARIN NELSEN VON STRYK, *L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo*, Roma: Il Veltro, 1988

GIUSEPPE STEFANI, *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima. Documenti pubblicati in occasione del 125° annuale della Compagnia (1831-1956)*, 2 voll., Trieste: Assicurazioni Generali, 1956; English edition, *Insurance in Venice from the origins to the end of the Serenissima. Documents published for the 125th anniversary of the Company (1831-1956)*, 2 voll., Trieste: Assicurazioni Generali, 1956.



A two-masts, eight-anchors merchant ship wrecked about 1024, discovered at Serçe Limani, Turkey, in 1973. It carried glass, amphors, and gaming pieces for chess and other games. The hull is partly reconstructed; cargo and ballast are set in their original positions. /

Una nave mercantile a due alberi e otto ancore, naufragata attorno al 1024 e scoperta a Serçe Limani, in Turchia, nel 1973. Trasportava vetri, anfore, scacchi e altri giochi da tavolo. Lo scafo è in parte ricostruito; il carico e la zavorra sono collocati nelle posizioni originali.

at:  
[http://nauticalarch.org/projects/all/southern\\_europe\\_mediterranean\\_aegean/serce\\_limani\\_turkey/introduction/](http://nauticalarch.org/projects/all/southern_europe_mediterranean_aegean/serce_limani_turkey/introduction/)  
(access / accesso 14.03.2013)

**Maritime statute by doge Ranieri Zeno, August 6, 1255**  
**Statuto marittimo del doge Ranieri Zeno, 6 agosto 1255**

Edited in / edito in: *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, a cura di Riccardo Predelli, Adolfo Sacerdoti, «Nuovo Archivio veneto», n.s. 4, 1902, pagg. 113-161, 267-291; 5, 1903, pagg. 161-251, 314-356; also / anche in: AA.VV., *Miscellanea di storia patria*, Venezia: Deputazione di Storia patria per le Venezie, 1903, pagg. 46-183, pag. 152

Latin original	English translation	Traduzione italiana
XCVI. De dampnis qui eveniunt causa robarie Volumus quod si navis vel aliud lignum robata fuerit aut raubatum dampnum ipsum sit in comuni havaria navis; statuentes ut si per aliquod tempus dictum dampnum recuperaretur, in ipsum comune havere debeat redundare.	XCVI. About damages which happen by robbery We want that if a ship or some other boat will be robbed, the damage will be shared as common avaréa for the whole ship; we also command that if at any time the lost goods will be recovered, they must be conferred to the common gain of the same.	XCVI. Dei danni che avvengono per pirateria Vogliamo che se una nave o un altro legno saranno saccheggiate il danno sarà ripartito tra tutti come avaréa dell'intera nave; e comandiamo che se in qualsiasi momento i beni perduti saranno recuperati, debbano pure essere conferiti a vantaggio di tutti.

**An insurance contract**

This is the oldest Venetian contract of marine insurance still extant: it bears the date of October 22, 1395. It is, however, far from the earliest ones negotiated: there is archival evidence that cases concerning marine insurance were brought since earlier times at Curia di Petizion in Venice.

It concerns a Venetian ship and route; one of the insurers as well as one of the insured are Venetians, while the broker, merchant and notary are Tuscan.

The carrier Piero Chiarini, who rents the ship Marzillana owned by Franceschino Serravalle, insures against any risk, including acts of God, goods belonging to the merchant Antonio Corner and travelling under his trademark from Venice to Spalato.

The beginning and end of the insured period are stated in detail, as well as the due date for payment in case of damage. Also contemplated is the case of partial damage.

The premium is paid before the trip, in the measure of two and three per cent respectively to the insurers, Giovanni Bonaccorsi and Antonio Contarini.

The carrier was put in contact with the insurers by a broker, Agnolo di Pierozzo.

**Contratto di assicurazione**

Si tratta del più antico contratto di assicurazione marittima pervenutoci: porta la data del 22 ottobre 1395. Tuttavia è ben lungi dall'essere il primo che sia mai stato concluso: esistono tracce archivistiche di controversie in tema di assicurazione marittima, trattate in tempi precedenti presso la Curia di Petizion di Venezia.

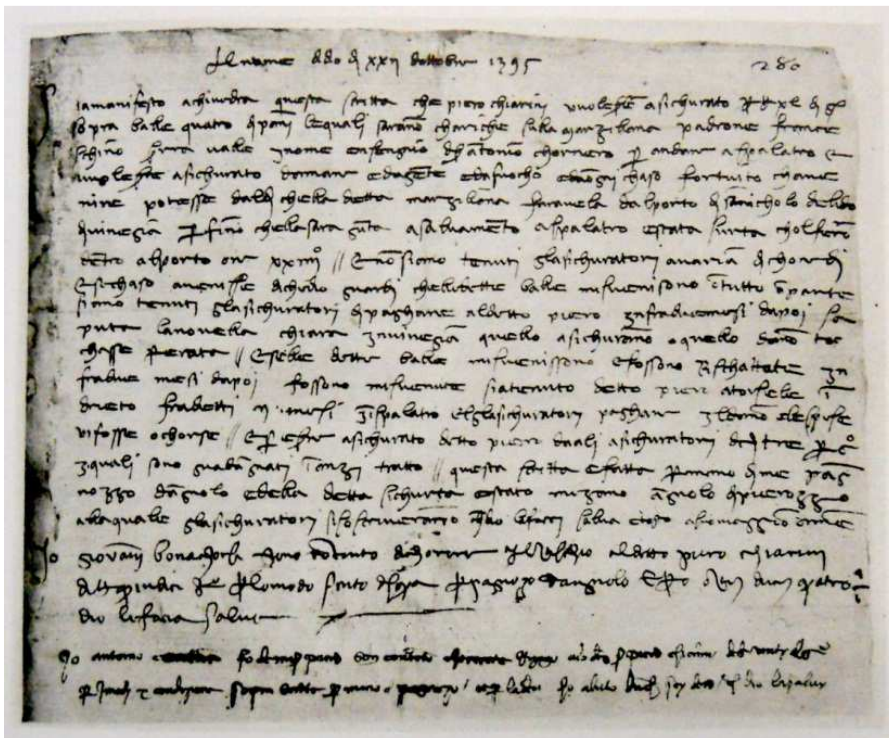
Questo accordo riguarda una nave e una rotta veneziane; uno degli assicuratori come pure uno degli assicurati sono veneziani, mentre il mediatore, il mercante e il notaio sono toscani.

Il vettore Pietro Chiarini, che noleggia la nave Marzillana dell'armatore Franceschino Serravalle, assicura contro tutti i rischi, inclusi i casi fortuiti, i beni appartenenti al mercante Antonio Corner, che viaggiano sotto il suo contrassegno da Venezia a Spalato.

L'inizio e la fine del periodo assicurato sono definiti con precisione, come pure la scadenza per il pagamento della polizza in caso di sinistro. E' inoltre contemplata l'ipotesi di una perdita parziale.

Il premio è versato anticipatamente, nella misura rispettivamente del due e tre per cento agli assicuratori Giovanni Bonaccorsi e Antonio Contarini.

Il vettore è stato messo in contatto con gli assicuratori da un mediatore, Agnolo di Pierozzo.



## Text / Testo

Source / Fonte: ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE

edited in / edito in: GIUSEPPE STEFANI, *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima. Documenti pubblicati in occasione del 125° annuale della Compagnia (1831-1956)*, 1, Trieste:

Assicurazioni Generali, 1956, pagg. 216-217; English edition, *Insurance in Venice from the origins to the end of the Serenissima. Documents published for the 125th anniversary of the Company (1831-1956)*, 1, Trieste: Assicurazioni Generali, 1956, pagg. 216-217

Al nome di Dio. Dì XXII d'ottobre 1395.

Sia manifesto a chi vedrà questa scritta che Piero Chiarini vuol essere asichurato per lire XL di grossi sopra balle quatro di panni, le quali saranno chariche sulla Marzillana, padrone Franceschino Serravalle, i' nome a 'n sengnio di ser Antonio Chornero, per andare a Spalato.

E vuol esere asichurato da mare e da gente e da fuocho e da ogni chaso fortuito ch'avenire potesse dal dì che Ila detta Marzillana farà vela dal porto di san Nicholò de Lido di Vinegia per fino ch'ella sarà giunta a salvamento a Spalato [...].

E se chaso avvenisse, di che Dio guardi, che lle dette balle misveniscono in tutto o 'n parte, siano tenuti gl'asichuratori di pagare al detto Piero infra due mesi da poi saputa la novella chiara in Vinegia quello asichuranno o quello danno tocchasse per erata [...].

E per esere asichurato detto Piero dà a li asichuratori due, tre per c°, i quali sono guadagnati avanti tratto.

Questa scritta è fatta per mano di me Pagnozzo d'Angnolo, e della detta sichurtà è stato mezano Angnolo di Pierozzo; alla quale gl'asichuratori si soscriveranno. Che Dio la facci salva e tosto a suo viaggio; amen.

Io Giovanni Bonachorsi sono contento di chorer il rischio al detto Piero Chiarini di lire quindici d'oro per lo modo scritto di sopra [...] e però ò ricevuto duc. quatro 1/1. Dio le faccia salve.

Io Antonio Contar[eno] fo de misier Piero son contento chorrere rixio al decto ser Piero Chiarini de lire vinti di grossi per i modi e condizione soprascritte [...] e per la decta ho abuto duc. sei d'oro. Che Dio lo salvi.

## English translation

In the name of God. October XXII, 1395.

Be it declared to anybody who will see this deed that Piero Chiarini wants to be insured for XL pounds of *grossi* about four bales of cloth, which will be loaded on the Marzillana, owner Franceschino Serravalle, in the name and under the trademark of ser Antonio Corner, sailing to Spalato.

And he wants to be insured for shipwreck and robbery and fire and any accident or act of God that may happen from the day when the abovementioned Marzillana will sail from the harbour of san Nicolò di Lido in Venice until she will safely reach Spalato [...].

And if by chance it should happen, from which God save us, that the abovementioned bales go lost in transit wholly or in part, the insurers will be bound to pay what they insure, or what will be his share of the damage, to the abovementioned Piero within two months since certain news will reach Venice [...].

And in order to be insured, the abovementioned Piero pays to the insurers two, three per cent, which are paid before the voyage.

This deed is drawn by my own hand, Pagnozzo d'Angnolo, and the broker of this same insurance was Angnolo di Pierozzo; the insurers will sign here below. May God keep it safe and swift to its voyage; amen.

I, Giovanni Bonaccorsi, am content to run the risk for the abovementioned Piero Chiarini for fifteen pounds in gold according to what stated above [...] and for this I received four ducats 1/1. God save them.

I, Antonio Contar[ini] of the late Piero am content to run risk for the abovementioned sir Piero Chiarini for twenty pounds di *grossi* according to the clauses and conditions written above [...] and for that I received six ducats of gold. May God save it.