Gli Statuti Marittimi di Trani

Gli **Ordinamenta et consuetudo maris**, chiamati più comunemente **Statuti Marittimi**, promulgati in Trani il **1063** da **Angelo de Bramo, Simone de Brado** e **Nicola de Roggiero**, *consoli in arte del mare*, sono un codice marittimo, anzi *il primo codice marittimo del mondo*, con cui venivano fissate per iscritto consuetudini già in uso presso i marinai tranesi sin dai secoli precedenti di attività commerciale sui mari.

Essi hanno un valore singolare:

a) **Nella storia del diritto marittimo italiano ed anche europeo e mondiale.** Gli Statuti di Trani infatti sono anteriori ad altri ordinamenti similari e contengono originali concetti giuridici e sociali precursori del pensiero moderno.

b) **Nella storia della lingua italiana**, per gli studi linguistici di cui possono essere oggetto nel seguire l'evoluzione della lingua volgare.

c) **Nella storia delle condizioni politiche ed economiche di Trani nel sec.XI.** Gli Statuti Marittimi infatti, emanati dai tre *consuli in arte de mare*, s'inseriscono in un lungo periodo di autonomia politica di Trani, dal 1042 al 1073, in cui moltissimi documenti pubblici mancano dell'intestazione di alcun sovrano, bizantino o normanno che fosse. L'esigenza di regolamentare la complicata materia dei numerosi traffici marittimi denuncia la notevole floridità delle condizioni economiche di Trani in quel periodo. Infatti fittissime erano le sue relazioni commerciali con le Repubbliche marinare ed i Comuni più importanti e fiorenti d'Italia e si estendevano all'opposta sponda adriatica ed all'Oriente.

DALLA RISCOPERTA DEGLI STATUTI MARITTIMI DI TRANI AI GIORNI NOSTRI

Fino al 1827 i Tranesi ignoravano, o piuttosto avevano dimenticato, l'esistenza degli Statuti Marittimi. La loro scoperta, anzi la loro riscoperta, fu opera di *Giovanni Maria Pardessus*, Professore di Diritto Commerciale all'Università di Parigi.

Le cose andarono così.

Il Pardessus era intento alla preparazione di una sua colossale opera, *Collection des lois marìtimes antérieures au XVIII siècle*, che poi fu pubblicata nel 1828, e pertanto stava conducendo ricerche nei vari archivi, quand'ecco che nel volume *Statuta Firmanorum* (Firmi, apud Sertorium de Montibus 1589) trovò anche inclusi gli ORDINAMENTA ET CONSUETUDO MARIS EDITA PER CONSULES CIVITATIS TRANI!

Era il 1827!

In seguito a tale inaspettata scoperta il Pardessus ritenne conveniente rivolgersi a Trani, per ottenere chiarimenti o, quanto meglio, notizie sulla copia originale degli Ordinamenta.

Non fu possibile trovarli e la cosa non deve destare alcuna

meraviglia e nessun sospetto, nonostante che a Trani si conservino tuttora documenti persino del IX secolo, perchè si conoscono le sfortunate vicissitudini di moltissimi preziosi scritti, distrutti in seguito ad assalti di invasori, pestilenze ed altri disastri. Ma, dopo la rivelazione del Pardessus, gli studiosi tranesi, seguiti da quelli di tutto il mondo, non potettero più restare nei loro panni! Dalla sorpresa si passò all'entusiasmo, che si profuse nelle ricerche, negli studi e nelle polemiche.

Nel frattempo lo stesso Pardessus rintracciò un'altra edizione degli Ordinamenta, di poco anteriore a quella fermana, contenuta negli *Statuta Terrae Appignani* (Venetiis 1507).

Entrambi i testi, stampati in luoghi ed in anni diversi, recano la stessa data di promulgazione, 1063, e proprio non si riesce a capire perchè mai, accettando l'autenticità degli Statuti Marittimi, non se ne debba accettare la data.

Ma sarebbe anche irriverente e piccino verso tanti illustri nomi tacere di quelli che si sono schierati per un'altra data. Si citeranno perciò i principali studiosi che si sono interessati degli Statuti Marittimi, segnando accanto al nome di ciascuno l'anno di pubblicazione dei loro scritti e distinguendoli a seconda della loro tesi.

A favore della data del 1063 hanno scritto: Jean Marie Pardessus (1828), Eugene de Roziere (1855), Lorenzo Festa Campanile (1856), Nicola Alianelli (1866), Paolo Vania (1870), Giovanni Beltrani (1873), l'inglese Travers Twiss (1876), Hans Von Kap-Herr (1891), Francesco Schupfer (1892), D.Laudati (1893), Sabino Loffredo (1893), Francesco Carabellese (1897), Federico Ciccaglione (1898), Eustachio Rogadeo (1899), Vito Giustiniani (1900), Teodoro Massa (1903), Mariano d'Amelio (1933), Michele Assunto Gioia (1937), Pier Silverio Leicht (1937), Luigi Viesti (1949), Domenico Cammilleri (1956), Francesco Babudri (1960) e Benedetto Ronchi (1963).

Sono contrari alla data del 1063: Luigi Volpicella (1847), che attribuisce gli Statuti Marittimi all'anno 1183, Federico Sclopis (1863), Francesco Brandileone (1885), L. de Valroger

(1891), Antonio Pertile (1893), Carlo Cipolla (1896), Enrico Besta (1903), Arrigo Solmi (1903), Guido Bonolis (1921), e Francesco Samarelli (1937), che sono concordi nell'opinare la data del 1363 per gli Ordinamenta maris.

Date diverse sono state attribuite da Giacomo Racioppi (1878), da Adolph Schaube (1888), da Ferdinando Gabotto (1898), da Luigi Carci (1936), e da Gennaro Maria Monti (1938), mentre altri studiosi, come Cesare Cantù (1841), Carlo de Cesare (1860), Gabriele Faggella (1925), Leone Adolfo Senigallia (1947), Baldo Stea (1954) e Filippo Maria Pugliese (1957), si sono occupati dei nostri Statuti Marittimi senza prendere posizione netta a favore o contro la data del 1063.

Chi scrive non tirerà fuori nessun argomento, nè vecchio nè nuovo, neppure a favore della data del 1063 che, è quella che accetta. Difenderla sarebbe quasi un metterla in dubbio e comunque esulerebbe dallo scopo della presente pubblicazione, che è quello soprattutto di far conoscere il testo degli Statuti Marittimi.

da un lavoro del Professore Raffaello Piracci

ALLA RISCOPERTA DEI PRESUPPOSTI OPERATIVI DEGLI STATUTI MARITTIMI DI TRANI

Gli Statuti Marittimi, il massimo avvenimento di tutta la storia del progresso civile della comunità tranese

Gli *Statuti Marittimi* costituiscono il massimo avvenimento di tutta la storia di Trani, il più prestigioso di quanti ne abbia potuti vivere la comunità tranese nel corso dei secoli, un avvenimento che va soprattutto guardato in quegli aspetti che possano essere ancora incisivi nell'odierno progresso civile e che rappresentino un momento di verifica tra il passato e il presente e non soltanto motivo di iattanza nei confronti di altre città vicine o anche lontane.

Le memorie del passato infatti non devono esaurirsi nella sterile o accademica rievocazione di fatti o personaggi ormai ritenuti, non sempre a torto, avulsi dalla realtà contemporanea, ma da esse deve attingersi lo stimolo per impostare un presente che si adegui ad un glorioso passato. Il passato risulta glorioso e degno della memoria dei posteri tutte le volte che ha segnato una tappa di progresso nella evoluzione civile, indicando inequivocabilmente che gli uomini di quel tempo sono stati animati da ansia e tensione di progresso, e quindi, sotto questo aspetto, i

ricordi del passato, lungi dal farci tornare indietro, lungi da seduzioni retrograde, ci stimolano ad andare avanti, a riscoprire nel nostro animo le risorse che hanno spinto i nostri progenitori sulla via del progresso.

In tale prospettiva, come momento di verifica e di spinta ad un costruttivo progresso coerente con l'evoluzione civile di cui Trani è stata protagonista nel passato, pare opportuno inquadrare il ricordo degli Statuti Marittimi.

Gli *Ordinamenta et Consuetudo maris edita per consules civitatis Trani,* chiamati più comunemente *Statuti Marittimi,* consistono in una carta legislativa (1) in materia di navigazione promulgata nel 1063, dico 1063, cioé appena 63 anni dopo il

---

(1) L'aggettivazione di "legislativa" per la carta tranese può sembrare formalmente impropria secondo la nomenclatura del diritto pubblico di oggi. Ma, rapportati all'ambientazione dell'epoca in cui gli "Ordinamenta" di Trani furono promulgati, essi spiegarono sul mare l'autorità e la validità di vero e proprio corpo di leggi.

Sarà utile a tal proposito tener presente quanto osserva su ordinamenti del genere SAVERIO NISIO.

"E' noto – scrive – che cosa sono questi *Ordinamenti, Capitoli, Costituti, Tavole.* Sono raccolte medievali di norme consuetudinarie. Non però mere compilazioni ma elaborazioni più o meno sistematiche e aggiornate, dichiarate valide in un determinato luogo e comunque effettivamente adottate per la disciplina giuridica dei traffici del mare. Per la qual cosa spiegarono sul mare l'autorità e la validità di corpi di leggi scritte. Alcune riguardavano il diritto marittimo pubblico e privato, altre si limitarono quasi esclusivamente ai rapporti di diritto privato, come questi Ordinamenti tranesi. E quale ebbe vigore locale, quale su di un territorio più ampio; il *Consolato del Mare* l'ebbe addirittura presso tutti i popoli che si affacciavano sul Mediterraneo, ivi rappresentando il diritto marittimo comune rispetto ai singoli statuti i quali costituivano un *jus proprium,* operante sino alla metà del sec. XVIII e così resistendo per un certo tempo anche all'*Ordonnance de la marine* di Luigi XIV (1681) che, vera e propria codificazione, fondavasi sull'autorità di uno Stato potente.

Quanto alla fonte, non si pensi quindi ad esse come a leggi formali secondo la nomenclatura del diritto pubblico di oggi, cioé emesse da un potere che su di un territorio ha la somma della sovranità ovvero da un organo legislativo direttamente o per delega. Esse non nacquero dalla volontà del principe, né da accordi internazionali, nacquero anzi dove mancavano tali fonti ovvero, i poteri politici cadendo, la potestà della legge scritta si affievoliva e prevaleva la consuetudine. Ecco perché sorsero dopo il mille, e sul mare – congenialmente tendente a un *jus commune* – prosperarono più lungamente. La loro genesi però fu manifestazione di imponenti fenomeni generali di quel tempo, confluenza di elementi storici, geografici, giuridici, economici, sociali, e del bisogno di dar certezza al diritto che dalla crisi dell'Impero Romano mancava di fonti di poteri politici. Ed è con un inquadramento corale che si riesce a intenderle più adeguatamente (S.NISIO, *Degli "Ordinamenta et consuetudo maris" di Trani,* in "Archivio Storico Pugliese", Bari, Gennaio - Dicembre 1963, p.7)".

Mille. La mia pedante insistenza sulla datazione a cui non ho motivi per non credere – nonostante che essa abbia dato spunto ad intensa disputa fra gli studiosi – ne vuole evidenziare tutta l'importanza, che si altera non poco se si sposta l'anno di promulgazione: 1063!

L'esistenza storica di Trani era appena incominciata da pochi secoli – quattro, cinque, poco più, poco meno – e già nell'XI secolo, abbandonata dal dominio bizantino e riluttante alla dedizione normanna, vivendo come libera repubblica marinara dal 1042 al 1073, espresse un documento di maturità civile, che ben avrebbe fatto meraviglia in una città ricca di ben più secolare storia; visse un evento irripetibile, degno di coronare, più che dare inizio, ad un processo storico.

La data del 1063 inoltre collocherebbe – ed uso una voce verbale dubitativa senza sentirla, ma solo per rispetto ad altri eminenti studiosi – collocherebbe la carta tranese al primo posto in ordine di tempo fra le raccolte normative similari (2).

Furono dunque promulgati nel 1063 dai tre "Consuli in

---

(2) Un efficace quadro comparativo sulle collocazioni cronologiche di altre analoghe raccolte normative conosciute ci viene offerto dal NISIO nel citato studio *Degli "Ordinamenti et consuetudo maris di Trani"* (pp.5-6):

"Si riportano infatti, con datazioni in verità raramente pacifiche, al 1160 (o 1161) il *Constitutum Usus Pisanae civitatis;* al 1204 le disposizioni concernenti il diritto marittimo che trovansi nei *Commentarii super consuetudinibus praeclarae civitatis Bari,* attribuite dalla tradizione ai giudici Andrea e Sparano da Bari; al 1225 gli *Statuta Tarretarum* di Venezia; al 1313, come data più lontana, l'*Imposicio Officii Gazarie* di Genova; al 1318 il *Breve Portus Kallaretani* di Cagliari; al 1334 gli *Statuti* di Rimini; a non prima del 1339 i *"Capitoli et ordinacioni di la curti di mari di la nobili citati di Messina"* dei *Capitula consulatus maris Messane;* al 1397 lo *Statuto del Mare* di Ancona. Questi *Ordinamenta* tranesi sarebbero pertanto più antichi anche delle due più importanti raccolte medievali: di quella detta *Tabula de Amalpha,* la cui prima parte in latino si attribuisce a non prima del 1131, riportandosi la seconda in volgare alla fine del sec. XIV; e di quella detta *Consolato del Mare,* apparsa la prima volta a stampa, secondo la lezione più accreditata, con una edizione di Barcellona del 1494 e in Italia in lingua italiana il 1519 col titolo *Capitoli et ordinazione di Mare et di Mercante,* ritenuta però in vigore da almeno due secoli, opera fondamentale del diritto commerciale marittimo per giuristi quali il *Grotius,* il *Vinnius,* il *Pothier,* il *Targa,* il *De Luca,* l'*Emerigon,* l'*Azuni,* il *Pardessus,* della quale il *Casaregis* scrisse: *"Consulatus maris qui in materiis maritimis debet inviolabiliter attendi uti universalis consuetudo non minus legis vigorem in se habens communiter apud Provincia et Nationes recepta".*

E mi sono limitato agli statuti più antichi".

arte de mare", "li nobili et discreti homini", "li più sufficienti che se potesse trovare in quisto golfo Adriano": *Angelo de Bramo, Simone de Brado, Nicola de Roggiero.*

Erano dunque essi considerati i più esperti, "li più sufficienti", in tutto il Mare Adriatico e già da tale superlativa definizione emerge una Trani prestigiosa come centro di irradiazione legislativa per tutto il Mare Adriatico, una competenza giuridica in arte del mare cui non potevano non corrispondere una vasta classe marinara ed un intenso movimento marittimo.

I tre Consoli misero per iscritto e promulgarono, dopo averli "facti, ordinati et providuti", regolamenti e consuetudini della vita marinara, che peraltro non potevano aver inventato essi d'un colpo; ma il loro documento probabilmente non era che la verbalizzazione di consuetudini già consolidate da diversi anni prima ed acquisite con intenso e vasto esercizio dell'arte della navigazione per rotte non certo tutte di piccolo cabotaggio.

Sono gli Statuti Marittimi, come si è detto, appunto l'avvenimento più prestigioso, più illustre, irripetibile, della storia del progresso civile della comunità tranese, di cui legittimamente è e deve essere orgoglioso chi vi appartiene, e fra i tanti luminosi aspetti di questi Ordinamenti ci si limita a focalizzarne soprattutto tre:

a) gli Statuti Marittimi come segno di maturità civile di Trani sin dai primi anni dopo il Mille;

b) gli Statuti Marittimi come fatto culturale;

c) gli Statuti Marittimi come momento operativo.

Gli Statuti Marittimi segno di maturità civile di Trani sin dal sec.XI

La massima espressione di maturità civile che una comunità possa raggiungere si verifica sempre quando essa avverte il senso del diritto nel bisogno di darsi delle leggi.

E' questo l'aspetto più particolare, che più deve rendere

orgogliosi i Tranesi di quello che giustamente vantano come il loro massimo evento storico: non consiste questo evento in fastose nozze regali, che pure si sono svolte a Trani; non in sanguinose battaglie sia pure onorevolmente conclusesi; non in un trattato scaturito da non sempre leali raggiri diplomatici. Si tratta di una carta legislativa, della massima espressione di maturità civile che mai possa offrire una comunità e questo ha fatto la comunità marinara tranese del sec.XI, di cui i tre Consoli furono felici interpreti.

Quando noi ripercorriamo anche sommariamente la storia dell'umanità, in quella dei Babilonesi registriamo un notevole passo in avanti rispetto alle precedenti e pur non mediocri civiltà orientali, solo perché ad un certo momento della loro storia un loro re, Hammurabi, avvertì il bisogno di promulgare il codice passato alla storia col suo nome.

Fra i tanti monumenti romani andati in rovina, quello più fulgido ed indistruttibile che ci sia rimasto della civiltà romana è il diritto romano, che ha continuato ad informare di sé le legislazioni dei secoli successivi ed a cui ancora oggi si attinge.

Nel senso del diritto, nel bisogno di una legislazione scritta espresso nell'editto di Rotari, noi individuiamo una tappa positiva di progresso civile dei Longobardi in Italia, progresso civile che li vide sulla via dell'integrazione con quell'elemento etnico latino di cui pure furono dominatori, ma da cui non potettero a lungo andare non assorbire alcuni principii attinti al diritto romano.

Ebbene, questo è scaturito da Trani sin dal 1063, è scaturita una carta legislativa: una espressione di diritto tutta improntata al senso della giustizia e dell'equità, espressione del più alto livello civile del cittadino tranese, la cui dignità ne risulta inequivocabilmente esaltata.

L'attenta lettura, uno per uno, di tutti e 32 gli articoli che compongono gli Statuti Marittimi di Trani e che costituiscono una saggia regolamentazione della vita marinara nei rapporti fra padrone della merce e padrone della nave, fra questi e il capita-

no e fra quest'ultimo ed i marinai, evidenzia norme, che non di rado risultano originali anche rispetto alle stesse fonti consuetudinarie cui attinsero e che non hanno molto da invidiare ad analoga legislazione del nostro tempo ed a cui noi moderni abbiamo ben poco da aggiungere.

La responsabilità del capitano ("et de la nave sia bono guardiano et faccia quello che deve") ed i suoi limiti, il rispetto della proprietà, la preminenza del diritto alla vita ed all'incolumità dell'equipaggio sulla conservazione della merce in caso di avaria o di incursione corsara, l'intoccabilità del salario dei marinai: sono norme suggerite da un senso tuttora valido di giustizia e di equità.

Si rispecchia altresì il radicato senso religioso del Medioevo, superiore alle capziosità rituali fra Chiesa Orientale e Chiesa Romana, in alcune norme, le uniche, che consentono l'immediato licenziamento del marinaio (se bestemmia Dio, se è attaccabrighe, se è ladro e se è lussurioso) ed in quelle che consentono l'interruzione dell'ingaggio se il marinaio ha fatto voto di recarsi in pellegrinaggio a S.Giacomo in Compostella o in Terrasanta o a Roma alla tomba di S.Pietro.

Particolare interesse degli studiosi ha pure suscitato la figura dello "scrivano" così come è delineato nella prestigiosa carta tranese ("ello debia essere iurato del suo commune et de esser bono et leale") (3).

Ma la parte degli Statuti Marittimi più esaltante per il cittadino tranese è in quell'articolo in cui è previsto che, se il padrone sta per batterlo, il marinaio, per difendersi dalle verberazioni, può pronunciare tre volte la frase: "Da la parte della mia signoria non me toccare". E' come dire: "In nome della mia signoria, in nome della città cui appartengo, in nome di Trani! Io sono cittadino tranese e non posso essere maltrattato, non posso esse-

---

(3) Particolare attenzione alla figura dello "scrivano", di cui si parla negli articoli 16, 23 e 30 degli Statuti Marittimi, è stata dedicata da MARIA FILOSA in *Lo "scrivano" dagli Ordinamenta Maris di Trani al Consolato del mare* ("Archivio Storico Pugliese", Bari, Gennaio - Dicembre 1979, pp.259 sgg.).

re vessato!" (4).

Degli Statuti Marittimi possiamo trovare proprio in questo passo il significato più incisivo, assimilandoci a siffatta consapevolezza della dignità del Tranese, che viene consacrata nel prestigioso documento normativo.

E' una dignità che, particolarmente evidenziata in un passo, traspare e sovrabbonda in tutto il testo degli Ordinamenti, segno, come si è detto, di maturità civile di tutta la comunità, ma particolarmente della classe marinara, che sente il bisogno di consacrare in un documento scritto le proprie consuetudini marittime improntate al massimo senso di giustizia, all'esatta nozione del giusto e dell'onesto, in tempi in cui non erano infrequenti i contatti con altri uomini di mare, che della navigazione non facevano lo strumento di onesto lavoro, ma mezzo di saccheggio e di pirateria.

Nel confronto con altri popoli che si affacciavano sull'Adriatico, il marinaio tranese si distingue per correttezza ed onestà, perché tutela e salvaguarda la sua onesta attività commerciale dalle facili seduzioni di raggiri e prevaricazioni dandosi delle leggi ed imponendole.

Gli Statuti Marittimi come fatto culturale

L'aspetto culturale che offrono gli Statuti Marittimi è quello più immediato, più attuale, meno remoto, che in essi possa scoprirsi.

Nel corso di otto secoli di storia tranese si erano perse le tracce dirette della esistenza degli Statuti Marittimi; rimanevano soltanto delle tracce indirette, di cui peraltro era anche confusa

---

(4) Si tratta dell'istituto medievale della *defensa*. La sua introduzione nelle Costituzioni di Federico II conforterebbe la tesi di una data più tarda degli Ordinamenta di Trani. Non mancano studiosi che invece, sostenendo l'antichità del principio generale dell'invocazione dell'autorità, non solo non ne fanno argomento per postdatare la regolamentazione tranese, ma non escludono neanche l'ipotesi che da essa abbia attinto il legislatore di Federico.

Cfr. a tal proposito: L. VIESTI, *La "defensa" del lavoratore del mare negli "Ordinamenta maris"*, in "Il Diritto del Lavoro", Roma, 1952, Fasc. 1-2.

la provenienza, quand'ecco che tra il 1827 e il 1828 avvenne in Trani un'autentica rivoluzione culturale, una rivoluzione nel campo degli studi storici.

Il famoso studioso francese di diritto commerciale, *Giovanni Maria Pardessus (1772-1853),* nel corso delle sue ricerche per la pubblicazione di una raccolta di leggi marittime, scoprì in un volume stampato a Fermo nel 1589 il testo degli Statuti Marittimi di Trani e, volendo approfondire l'argomento, scrisse per chiedere chiarimenti al comune di Trani. I Tranesi vennero a sapere solo allora di aver prodotto questo importante documento legislativo ed uscirono fuori di sé dalla meraviglia. Nel frattempo anche lo studioso molfettese Arciprete *Giuseppe Maria Giovene (1753-1837)* era venuto a sapere dell'esistenza della carta tranese, ma ne ignorava il testo. Qualche anno dopo, gli Ordinamenti tranesi furono trovati anche in un codice stampato a Venezia nel 1509.

Immaginarsi che cosa rappresentò questa scoperta per l'ambiente culturale tranese, per giunta incalzato e spronato da tanti studiosi extramunicipali che s'interessarono all'importante documento, tra i quali è per noi di sommo onore annoverare *Luigi Volpicella (Napoli, 1816-1883)* e *Nicola Alianelli (Napoli, 1803 -1886).*

Il Volpicella, appartenente ad un'autentica dinastia di uomini colti, ridiede per primo alle stampe l'edizione fermana degli Statuti Marittimi e qualche anno dopo, venuto ad onorare Trani della sua presenza per circa un lustro in qualità di Procuratore Generale della Gran Corte Civile e Criminale (equivalente a quella che dopo l'unità fu chiamata Corte d'Appello delle Puglie), approfondì gli studi locali specie nel campo del diritto consuetudinario.

L'Alianelli diede anche lui alle ricerche locali il proprio autorevole contributo di studioso durante la sua permanenza in Trani in qualità di Presidente della Gran Corte Civile prima e della Corte d'Appello poi.

L'apporto di siffatti uomini di indiscussa levatura culturale e soprattutto immuni da ogni sospetto di sciovinismo rappresen-

tò una scintilla che destò un fervore mai visto di studi storici locali fra i più colti nostri uomini del tempo.

Non è che, specie dopo che proprio il pugliese Pietro Giannone (1676-1748) aveva rilanciato con spirito nuovo l'interesse per gli studi storici locali, fossero mancati in Trani già da prima dei cultori di memorie cittadine, alcuni anche eminenti e benemeriti, quali *Vincenzo Manfredi (1685-1732), Filippo Festa (1698-1763), Domenico Forges Davanzati (1742-1810)* e *Tommaso Perna (1730-1816).* Ma nell'Ottocento i ricercatori di storia locale non rappresentano più dei casi isolati, perché formano una folta quanto eletta e fulgida schiera.

A questo punto, peraltro, il ricordo dei nostri illustri storici risulterebbe meno efficace se non si inquadrasse nel secolo meraviglioso in cui vissero ed operarono.

La scoperta degli Statuti Marittimi s'inserisce in un secolo, l'Ottocento, che, se già di per sé per tutta l'Italia fu denso di fermenti risorgimentali, di istanze sociali e di afflusso di nuove correnti filosofiche, per Trani si presentava particolarmente fervido di studi per la presenza di altissimi consessi giudiziari quali la Gran Corte Criminale e la Gran Corte Civile prima e la Corte d'Appello delle Puglie dopo, per l'impegno che richiedevano i vari passaggi dal codice borbonico a quello napoleonico e poi di nuovo a quello borbonico e poi ancora a quello post-unitario, per le riforme procedurali che si susseguivano, per la novità delle cause che si presentavano all'attenzione dei magistrati e degli avvocati: confische di beni ecclesiastici, questioni di diritto canonico e di consuetudini feudali.

L'intenso avvicendarsi di tanta varietà e novità di processi aveva trovato nei magistrati e negli avvocati di Trani uomini all'altezza della situazione, pronti all'impegno negli studi sulla base della loro profonda preparazione umanistica e giuridica, ma molto probabilmente distratti dagli studi locali per la mole considerevole dell'attività forense.

Eppure, bastò la scoperta degli Statuti Marittimi, bastò lo stimolo dell'emulazione con gli studiosi forestieri – di cui alcuni pareva non inquadrassero la storia tranese nelle sue giuste di-

mensioni ed altri miravano ad inficiare l'autenticità degli Ordinamenti –, bastò questo per indurre molti uomini di cultura tranesi a mettere per qualche tempo o anche definitivamente da parte codici e pandette ed interessarsi a questioni di storia.

Appunto il primo fra i Tranesi ad entrare nel nobile ed arduo agone di questioni storiografiche col Volpicella e col Pardessus fu un uomo già insigne negli agoni forensi, preceduto da indiscussa fama di giurista, versato com'era sì nel diritto civile che in quello canonico, che teneva in casa anche scuola di diritto, frequentatissima dai giovani di Trani e di altri comuni: *Lorenzo Festa Campanile (1797-1870)* (5).

Non era, e non è, per tutti agevole passare di punto in bian-

---

(5) Un'efficace genesi del risveglio degli studi storici tranesi operato dalla scoperta degli Statuti Marittimi ci viene offerta in uno scritto poco conosciuto dell'ancora diciottenne GIOVANNI BELTRANI, che sin da allora ben prometteva le sue future benemerenze di insigne storico:

"Tutto questo movimento di studî di storia patria Tranese venne dunque iniziato e, ch'è più, in tempi difficilissimi mantenuto, dopo l'opera del Forges Davanzati, dal compianto Lorenzo Festa Campanile con parecchi suoi opuscoli ch'egli veniva di tempo in tempo pubblicando: fra tutti i quali primeggia, per profonda e copiosa erudizione storica, quello scritto in forma di lettera al sig.Luigi Volpicella *intorno ad una opinione del Pardessus relativa a Trani.* Del quale, perché ne fosse dato di poter convenevolmente parlare, è mestieri riandare, il più brevemente che si possa, le cagioni prime che glielo ispirarono.

Nel 1842 nella mente del Duca Riario Sforza, uomo di belle speranze, alle quali mancò in molto giovine età, surse il pensiero che si fondasse in Napoli una società di valentuomini i quali dessero mano a pubblicare i documenti inediti della storia patria.

Il pensiero fu accolto con grande entusiasmo, come suole accadere, e tosto molta gente si raccolse intorno al Troya cui ne fu affidata la direzione. Uno tra essi fu quel lucido intelletto di Luigi Volpicella il quale, dopo aver annotate e pubblicate la *Tavola di Amalfi,* e, poi, le *Consuetudini* della stessa città, volle mettere in luce, anche in Italia, gli antichi *Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani.* L'occasione a questo lavoro gliela avea porta il Pardessus; il quale in quella sua classica opera della collezione delle leggi marittime anteriori al XVIII secolo, inserì quelle Tranesi che quand'anche avessero già avuto in Italia due edizioni, di Venezia l'una (1507), di Fermo l'altra (1589), pure erano rimaste sin allora perfettamente sconosciute. Tanto che il Pardessus avendo scritto all'Acclavio, il quale allora trovavasi a Trani per ragioni del suo ufficio, per ottenere intorno a quelle leggi chiarimenti, questi non potè altro che rivolgersi al sig.Niccola Vischi, ed al dotto arciprete D.Giuseppe Maria Giovene. De' due, l'uno rispose direttamente al Pardessus, e forse deve tuttora della lettera esservi quì in Trani copia, l'altro in una sua opera aveva già prima annunziato aver conosciuto dell'esistenza di quelli ordinamenti ma che gli dolea ignorarli affatto (da *Di Lorenzo Festa Campanile elogio storico,* Trani, Tip. F.lli Fusco, 1871, pp.35-38)".

co dalle allegazioni forensi e dalle dissertazioni giuridiche a quelle storiografiche, ma non per il Festa Campanile che, dotato, come si evince dalle ricche citazioni bibliografiche delle sue opere, di fornitissima biblioteca ereditata dai suoi avi (da essa derivò la raccolta Beltrani, ora vanto della nostra Biblioteca Comunale) e soprattutto di soda preparazione e rara versatilità d'ingegno e che peraltro, per convinzione personale, era strenuo assertore dell'imprescindibilità della cultura storica nella pratica giuridica, volle mostrare al mondo degli studiosi, soprattutto al Volpicella ed al Pardessus, che guardavano a Trani come ad una città morta dissepolta dalle rovine, che non erano da meno dei promulgatori degli Statuti Marittimi i Tranesi del tempo della loro scoperta.

Da Lorenzo Festa Campanile prende dunque l'avvìo la ricca e qualificata sequela dei nostri studiosi locali: il Can.*Paolo Vania, Arcangelo Prologo (1836-1889), Orazio Palumbo (1827-1898), Giovanni Beltrani (1848-1932), Francesco Sarlo (1840-1916)* e *Ferdinando Lambert (1835-1932).*

Gran parte di essi si diedero a ricercare fra gli antichi documenti tranesi, poi passarono alla consultazione di altri famosi archivi, fra cui quelli di Montecassino, della Badia di Cava e dei Frari di Venezia. Il loro scopo principale era quello di trovare qualche copia più antica degli Statuti Marittimi o per lo meno qualche cenno più chiaro ed esplicito della loro esistenza, per avere argomenti validi da contrapporre a quanti li mettevano in dubbio o ne spostavano l'epoca di promulgazione. Ma, delusi nel loro scopo principale, di trovare cioé delle prove dirette degli Ordinamenti, i nostri storici non andarono delusi nell'acquisizione di prove indirette, soprattutto nel far luce su di un periodo particolarmente florido di commercio e di prestigio politico nel sec.XI e soprattutto negli anni compresi fra il 1042 ed il 1073, quando Trani visse in quasi completa autonomia politica. Proprio in uno di quegli anni, nel 1063, erano stati promulgati gli Statuti Marittimi!

Sotto questo aspetto, dunque, gli Statuti Marittimi hanno importanza come fatto culturale, per aver rappresentato una spinta determinante al risveglio degli studi storici locali ed aver

dato luogo alla scoperta di tante pagine prestigiose della storia della comunità tranese, che prima erano affatto sconosciute, facendo anche di Trani una città pilota nel campo degli studi storici in Puglia.

Quanto poi tale presa di coscienza dell'antica grandezza abbia contribuito ad esaltare il senso della dignità del Tranese è un fatto che si evidenzia attraverso il fasto della parte ottocentesca di Trani e che balza ancor più evidente dalla serie pressoché innumerevole di nostri Grandi dell'Ottocento in ogni campo del vivere civile.

Gli Statuti Marittimi come momento operativo

Se, come si è detto all'inizio, dalle memorie del passato deve attingersi lo stimolo per un presente che si adegui al passato, soprattutto negli Statuti Marittimi, visti come momento operativo, vi è dovizia di incentivazione per un migliore progresso civile della comunità tranese, cui, nella orgogliosa consapevolezza di appartenervi, si rivolge più particolarmente quest'ultima parte del presente scritto.

Si è appena accennato come nel nostro aureo Ottocento gli Statuti Marittimi da fatto culturale non tardarono a diventare efficacissima spinta operativa.

E' necessario ancora oggi che il ricordo del massimo evento della storia tranese non si sclerotizzi quale cimelio da custodire in una bacheca e da mostrare agli ospiti di riguardo solo nelle grandi occasioni, ma si approfondisca come fatto operativo.

Angelo de Bramo, Simone de Brado e Nicola de Roggiero con la promulgazione degli Statuti Marittimi non vollero certo fare dell'esibizionismo e dare saggio accademico della loro competenza giuridica, ma furono indotti dall'esigenza di un vasto movimento commerciale che gravitava nell'orbita del porto di Trani.

Ebbene, a questo vasto movimento commerciale, a questo fermento di vita economica, confermato peraltro dalle ricerche

condotte sui documenti dai nostri studiosi dell'Ottocento, a questo ritmo pulsante di vita comunitaria dobbiamo riferirci tutte le volte che ricordiamo gli Statuti Marittimi. Non possiamo e non dobbiamo limitarci solo alla narcisistica contemplazione degli effetti, ma dobbiamo indagare profondamente le cause degli Statuti tranesi se vogliamo che il suo ricordo non sia sterile.

Guardiamo i segni che ci rimangono dell'epoca degli Statuti Marittimi lungo l'arco stupendo del nostro porto: la Cattedrale, Ognissanti, gli angiporti, il Carmine, che fu sede dei Cavalieri di Malta!

E' ancora quello che ci rimane, e non è poco, della prosperità economica, che era frutto della laboriosa solerzia dei nostri progenitori del secolo XI.

Ma se il ricordo del secolo XI ci smarrisce e ci rende vertiginosi per la remota distanza, guardiamo più vicino, guardiamo al nostro Ottocento, all'epoca dei nostri nonni o dei nostri bisnonni. Essi, sì, seppero cogliere gli aspetti operativi della riscoperta degli Statuti Marittimi, lasciandoci un "borgo" monumentale ed adornando il Teatro Comunale, vanto di Trani in tutta la Puglia, con un sipario di Biagio Molinaro che ricordasse a tutti il massimo evento della storia della nostra comunità, di cui si resero tutt'altro che indegni eredi.

L'operosità dei nostri padri dell'Ottocento non si risolveva nella sola "carta bollata" della Corte, perché non meno fiorenti si presentavano l'agricoltura, l'artigianato e la marineria.

La marineria!

Pochi si rendono conto del ruolo che nel nostro Ottocento rivestiva in Trani la marineria, il cui consenso al movimento risorgimentale era in strettissimo rapporto con le sorti del nostro commercio marittimo ancora fiorente.

Infine, appunto un pensiero al mare, al nostro porto, alla attività del nostro porto, non può non concludere la commemorazione di un evento che dall'attività marinara ebbe ragion d'essere.

Non si dimentichi che la nascita di Trani si deve al mare, non si dimentichi che la funzione primaria di Trani è stata ma-

rittima. Se oggi ormai questa funzione è prevalentemente amministrativa, cui si aggiunge in non mediocre integrazione quella turistico-residenziale, resta ancora valida la funzione marittima, ancora possiamo guardare al nostro mare, al nostro porto come ad una funzione integrativa tutt'altro che trascurabile della nostra economia.

Che la nostra estatica contemplazione del porto, di queste acque benedette, benedette, sì, dal sudore e dal lavoro dei nostri marinai, non si risolva in un fatto puramente estetico, non si fermi nella contemplazione delle sole conseguenze dell'opera dei nostri padri, ma ne indaghi e ne riscopra i presupposti per ripristinarli in una rinascita delle nostre migliori tradizioni, fra cui quella marinara costituiva costante sostegno vitale!

da un lavoro del Professore Raffaello Piracci

... da la parte de la mia signoria,
non me toccare...

TESTO DE

GLI STATUTI MARITTIMI DI TRANI

NELL'EDIZIONE VENETA DEL 1507
E
NELL'EDIZIONE FERMANA DEL 1589

E

INTERPRETAZIONE MODERNA

... et de la nave sia bono guardiano
et faccia quello che deve...

ORDINAMENTA ET CONSUETUDO MARIS
EDITA PER CONSULES CIVITATIS TRANI

Copia dell'edizione contenuta in STATUTA TERRAE APPINGANI - Venetiis 1507.

Al nome de lo omnipotente Dio. Amen.

Millesimo sexagesimo tertio prima indictione.

Quisti infrascripti ordinamenti et rasone fo facti ordinati et providuti et ancora deliberati per li nobili et discreti homini, Misser Angelo de bramo, Misser Simone de brado, et Conte Nicola de Roggiero de la cita de Trani, electi consuli in arte de mare, per li più sufficienti che se potesse trovare in quisto golfo Adriano.

[1] - Propone dice termina et diffinisce questa infrascripta questione de l'arte del mare, la quale è così facta che se alcuna nave grande over picola gesse in terra per fortuna, et fosse partuta la poppa da la proda, la mercatantìa che se ne la dicta nave non sia tenuta al emendare la dicta nave. Et se la dicta nave non fosse partuta da poppa ad proda la mercatantìa che se in essa sia tenuta ad emendare la dicta nave. Et li marinari de la nave sia tenuti ad aspectare octo dì per scampare li suoi corredi. Et qualunqua marinaro se partesse nanzi el dicto termine de octo dì de la dicta nave, sia tenuto ad pagare de ogni denaro de suo salaro; de tre dinari dece.

Copia dell'edizione contenuta in STATUTA FIRMANORUM, Firmi, apud Sertorium De Montibus 1589.

Al nome dell'onnipotente Iddio, amen.

Millesimo sexagesimo tertio, prima indictione.

Questi infrascritti ordinamenti, et ragione furono fatti, ordinati, et provisti, et ancora deliberati per li nobili, et discretti huomini Messer Angelo de Bramo, M.Simone de Brado, et Conte Nicola di Roggiero della Città di Trani eletti Consoli in arte del mare per li più sufficienti, che si potesse trovare in questo golfo Adriatico.

[1] - Propongono, dicono, determinano, e diffiniscono questa infrascritta questione dell'arte del mare, la quale è così fatta: che se alcuna nave grande, overo piccola desse in terra per fortuna, et fosse spartita la poppa dalla proda, la mercantìa che stà nella detta nave non sia tenuta a emendare la detta nave. Et se la detta nave non fosse spartita da poppa a proda, la mercantìa che stà in essa sia tenuta a emendare la detta nave. Et li marinari siano tenuti ad aspettare otto dì per scampare li suoi corredi. Et qualunque marinaro che si partisse innanzi il detto termine di otto dì della detta nave, sia tenuto a pagare d'ogni denaro del suo salario, de' tre danari dieci.

ORDINAMENTI E CONSUETUDINI DEL MARE
PROMULGATI DAI CONSOLI DELLA CITTA' DI TRANI

INTERPRETAZIONE MODERNA

In nome dell'onnipotente Iddio. Così è.

Nel 1063, prima indizione. Questi seguenti ordinamenti e norme furono fatti, ordinati, provveduti ed ancora deliberati dai nobili e saggi uomini messer Angelo de Bramo, messer Simone de Brado e conte Nicola de Roggiero, della città di Trani, eletti Consoli in arte del mare, essendo i più competenti che si potessero trovare in questo mare Adriatico.

1. - Propongono, dicono, determinano e definiscono la seguente questione dell'arte del mare: se qualche nave, grande o piccola, viene sbattuta a terra per una burrasca e la poppa è divisa dalla prora, non c'è l'obbligo di riparare la nave con il ricavato della merce contenuta nell'imbarcazione. Se la nave non è divisa da poppa a prora, c'è l'obbligo di riparare la nave con la merce che vi è caricata. I marinai della nave sono tenuti ad aspettare otto giorni per porre in salvo la loro roba personale e qualunque marinaio si allontani prima di detto termine è tenuto a pagare del suo salario tre danari su dieci.

(segue edizione veneta)

[2] - Propone anchora dice et diffinisce li predicti consuli che qualunqua corredo se perdesse non sia tenuto di andare ad varea, salvo che li dicti corredi non fusse guastadi over perduti per campare le persone, la mercatantìa et anche la nave; chè se in questo caso fosse li dicti corredi sia tenuti de andare ad varea.

[3] - Propone dice et diffinisce li dicti consuli che se la mercatantìa de la nave fusse robata da corsari, sia tenuta la dicta mercatantìa robbata de andare ad varea; et che se ne campasse de queste mercatantìe che non fosse robbate, tutte quelle che campasse sia tenute de emendare quella che fusse robbata; et che lo salario de li marinari non sia tenuto de emendare mercatantìa veruna.

[4] - Propone dice et diffinisce li predicti consuli de mare che se una barcha scoperta andasse in terra ad sfassiare et sfassiassesi, la mercatantìa non sia tenuta ad emendare la barca; et se la barcha scoperta fosse in pelago in fortuna et li marinari de la dicta barcha per questa fortuna gettasse in mare la mercatantìa per meglio scampare, la mercatantìa così perduta deve andare ad varea.

(segue edizione fermana)

[2] - Propongono ancora, dicono, et diffiniscono li predetti Consoli, che qualunque corredo si perdesse, non sia tenuto d'andare a varea: salvo, che li detti corredi non fussero guasti, overo perduti per campare le persone, la mercantìa, et ancho la nave, chè se in questo caso fossero li detti corredi, siano tenuti d'andare a varea.

[3] - Propongono, dicono, et diffiniscono li detti Consoli, che se la mercantìa della nave fusse robbata da Corsari, sia tenuta la detta mercantìa robbata d'andare a varea. Et che se ne campassero di queste mercantìe, che non fussero robbate, tutte quelle che campassero siano tenute di emendare quella, che fusse robbata. Et che lo salario delli marinari non sia tenuto di emendare mercantìa veruna.

[4] - Propongono, dicono, et diffiniscono li predetti Consoli del mare, che se una barcha scoperta andasse in terra a sfasiarsi, et si sfasiasse, la mercantìa non sia tenuta a emendare la barcha. Et si la barcha scoperta fusse in pelago in fortuna, et li marinari della detta barcha per questa fortuna gettassero in mare la mercantìa per meglio scampare, la mercantìa così perduta deve andare a varea.

2. - Qualunque corredo [della nave] si perda non è soggetto ad indennizzo, salvo che detti corredi non andassero guastati o perduti per salvare le persone, la merce e anche la nave. In questo caso spetta un indennizzo per i corredi.

3. - Se la merce della nave viene rubata da corsari, detta merce rubata è soggetta ad indennizzo e, se se ne salva una parte che non sia rubata, quella salvata deve servire per compensare quella rubata; il salario dei marinai non deve essere utilizzato per risarcire alcuna merce.

4. - Se una barca scoperta va a sfasciarsi sulla costa, non c'è l'obbligo di riparare la barca col ricavato della merce; se la barca scoperta si trova in mare in burrasca ed i marinai per salvarsi gettano in mare la merce, la merce così perduta è soggetta ad indennizzo.

(segue edizione veneta)

[5] - Propone dice et diffinisce li predicti consuli che se una nave grande over picola fosse nolegiata et carcata et partessese de porto et havesse facto vela et la dicta nave per caso tornasse in porto et se li mercatanti redomandasse la roba et non volesse che la dicta nave la portasse più ultra, lo patrone de la nave deve haver tutto lo nolo convenuto, como che se l'havesse portata dove che li mercatanti havesse voluto.

[6] - Propone dice et diffinisce li predicti consuli che qualunqua nave o grande o picola fosse carcata in porto et inanzi che la dicta nave se partesse de porto li mercatanti li indomandasse la lor mercantìa, lo patrone de la nave se li deve rendere la mercatantìa et esso patrone deve havere, et recevere da mercatanti lo mezo de lo nolo convenuto.

[7] - Propone ancora dice et diffinisce li dicti consuli che se la dicta nave fosse in porto per carcarse et li mercatanti che l'havesse nolegiata et promesso al patrone de dar la mercatantìa et non la volesse poi dare, lo patrone non li po domandare altro che lo quarto de lo nolo.

(segue edizione fermana)

[5] - Propongono, dicono, et diffiniscono li predetti Consoli, che se una nave grande, overo piccola, fusse noleggiata, e carcata, et si partisse del porto, et havesse fatta vela, et la detta nave per caso tornasse in porto; et se li mercanti ridomandassero la robba, et non volessero che la detta nave la portasse più oltra, il patrone della nave deve haver tutto lo nolo convenuto, come che se l'havesse portata dove che li mercanti havessero voluto.

[6] - Propongono, dicono, et diffiniscono li predetti Consoli, che qualunque nave, o grande, o piccola, fusse carcata in porto, et innanzi che la detta nave si partisse del porto li mercanti gli domandassero la lor mercantìa, il patrone della nave gli deve rendere la mercantìa, et esso patrone deve havere et ricevere da' mercanti il mezo del nolo convenuto.

[7] - Propongono ancora, dicono, et diffiniscono li detti Consoli che se la detta nave fusse in porto per carcarsi, et li mercanti che l'havessero noleggiata, et promesso al patrone di dargli la mercantìa, non la volessero poi dare, il patrone non gli può domandare altro che il quarto del nolo.

5. - Se una nave grande o piccola, dopo che è stata noleggiata e caricata ed ha lasciato il porto ed ha fatto vela, per caso torna in porto ed il mercante ridomanda la merce e non vuole che la nave la porti più, il padrone della nave deve avere tutto il nolo convenuto come se l'avesse portata al luogo indicato dai mercanti.

6. - Se i mercanti chiedono indietro la loro mercanzia dopo che qualunque nave grande o piccola è stata caricata e prima che lasci il porto, il padrone della nave deve restituire la merce e deve ricevere dai mercanti la metà del nolo pattuito.

7. - Se la suddetta nave è in porto per essere caricata ed i mercanti che l'avevano noleggiata ed avevano promesso al padrone di dar la merce non la vogliono poi consegnare, il padrone non può chieder loro altro che il quarto del nolo.

(segue edizione veneta)

[8] - Propone ancora dice et dechiara li sopradicti consuli che se un patrone de nave andasse in lochi divetati et ancora andasse in porto dove non desse andare, salvo che non fosse per fortuna, gabella et ogni altro danno in quisto camino et altri lochi devetati advenesse, se li marinari de la dicta nave li vetasse al patrone et lo patrone non lo volesse fare, sia tenuto lo patrone ad pagare tutto questo danno; et in caso che li marinari et anche lo patrone non cognoscesse questo facto, el danno tutto che advenesse deve andare ad varea.

[9] - Propone dice et determina et diffinisce li dicti consuli de mare che veruno patrone non possa lassare nisuno marinaro altro che non fosse per quatro casone et defecti de esso marinaro: prima per biastemare Dio, la secunda per esser meschiarolo, la terza per essere ladro, la quarta per luxuria. Et per queste quatro cose lo patrone possa lassare lo marinaro et conducerlo in terra ferma et fare rasone loro in terra ferma.

[10] - Propone et diffinisce li predicti consuli de mare che se uno marinaro se partesse con la nave de la sua terra ed admalasse ipso deve havere tutta la sua parte.

(segue edizione fermana)

[8] - Propongono ancora, dicono, et dechiarano li sopradetti Consoli, che se un patrone di nave andasse in luoghi divetati, et ancora andasse in porto dove non dovesse andare: salvo, che non fusse per fortuna, gabella, et ogni altro danno, in questo camino, et altri luoghi divetati advenessero, che li marinari della detta nave vetassero al patrone, et il patrone non lo volesse fare, sia tenuto il patrone a pagare tutto questo danno, et in caso che li marinari, et anco il patrone non conoscesse questo fatto, il danno tutto che advenesse deve andare a varea.

[9] - Propongono, dicono, determinano, et diffiniscono li detti Consoli del mare, che veruno patrone possa lasciare nessuno marinaro, altro che non fusse per quattro cagioni, et difetti di esso marinaro: prima per biastemare Dio; la seconda per esser meschiarolo; la terza per essere ladro; la quarta per lussuria: et per queste quattro cose il patrone possa lasciare il marinaro, et condurlo in terra ferma, et fare le ragioni loro in terra ferma.

[10] - Propongono, et diffiniscono li predetti Consoli del mare, che se un marinaro si partisse con la nave dalla sua terra, et si amalasse, esso deve havere tutta la sua parte.

8. - Se un padrone di nave va in luoghi vietati o in porto dove non deve andare, salvo che non fosse per burrasca, gabella ed ogni altro danno che capitasse in questo cammino ed in altri luoghi vietati, se i marinai della detta nave lo vietano e il padrone non vuole ascoltarli, egli è tenuto a pagare tutto questo danno; se i marinai ed anche il padrone non conoscono questo fatto, tutto il danno che ne deriva deve essere indennizzato.

9. - Nessun padrone può congedare alcun marinaio se non per quattro ragioni e difetti di costui: la prima perchè bestemmia Dio, la seconda perché è attaccabrighe, la terza perché è ladro, la quarta perché è lussurioso. Per queste quattro cose il padrone può congedare il marinaio e condurlo in terraferma e in terraferma si possono discutere le ragioni.

10. - Un marinaio che è partito con la nave dal suo paese e poi si ammala deve avere tutta la sua parte.

(segue edizione veneta)

[11] - Propone et diffinisce li dicti consuli che se un marinaro se conducesse over partesse con la nave de casa sua, ello non se può partire nè lasiare l'armaria de la dicta nave, salvo che per tre casone et cose: la prima è se ello fosse facto patrone de un alta nave; la seconda se fosse facto nochiero; la terza è se in quello presente viaggio havesse facto voto de andare ad san Iacomo, al sancto Sepulcro o ad Roma; et per queste tre cose ha casone legitima de partirse et deve essere licentiato senza altro interesse o danno refare.

[12] - Propone anchora dice et diffinisce li predicti consuli de mare che qualunqua patrone menasse marinari ad parte in nave grande over picola, et se lo dicto marinaro se volesse partire, gli deve lassar la mitade de quello che devesse havere, overo de la parte sua.

[13] - Propone dice et dechiara li dicti consuli de mare che qualunqua patrone andasse con una fortuna ad vela et la sua vela se guastasse, se sia suo tutto el damno. Ma se ello andasse ad vela et dicesse alli marinari: Cala mo, che io voglio mettere lo terzarolo; et li mercatanti et li marinari li desse questo, che non calasse, ma che tenesse duro et la dicta vela se perdesse; in ciò sia tenuta de gire et andare ad varea.

(segue edizione fermana)

[11] - Propongono, et diffiniscono li detti Consoli, che se un marinaro si conducesse, over partisse con la nave da casa sua, esso non si può partire, nè lasciare l'armaria della detta nave: salvo, che per tre cagioni, et cose: la prima è, se esso fusse fatto patrone d'un'altra nave; la seconda se fusse fatto nocchiero; la terza è, se in quello presente viaggio havesse fatto voto di andare a San Giacomo, al santo Sepolcro, o a Roma, et per queste tre cose ha cagione legitima di partirsi, et deve essere licentiato senz'altro interesse, o danno refare.

[12] - Propongono ancora, dicono, et diffiniscono li predetti Consoli del mare, che qualunque patrone menasse marinari a parte in nave grande, overo piccola, et se lo detto marinaro si volesse partire, gli deve lasciar la metà di quello che dovesse havere, overo della parte sua.

[13] - Propongono, dicono, et dechiarano li detti Consoli del mare, che qualunque patrone andasse con una fortuna a vela, et la sua vela si guastasse, sia suo tutto il danno. Ma se esso andasse a vela, et dicesse alli marinari: cala mo, chè io voglio mettere lo terzarolo, et li mercanti, et li marinari gli dicessero questo, che non calasse, ma che tenesse duro, et la detta vela si perdesse, in ciò sia tenuta de ire, et andare a varea.

11. - Se un marinaio parte da casa sua con la nave non se ne può andare, né lasciare l'equipaggio della nave, salvo che per tre ragioni: la prima, se diventasse padrone di un'altra nave, la seconda se fosse fatto nocchiero, la terza se in quel viaggio avesse fatto voto di andare a S.Giacomo di Compostella o al S.Sepolcro di Gerusalemme o a Roma; per queste tre cause ha ragione legittima di andarsene e deve essere licenziato senza compensare altro interesse o danno.

12. - Quando un padrone ha condotto i marinai ad una parte su una nave grande o piccola, se un marinaio vuol andar via, gli deve lasciare la metà di quello che dovrebbe avere, cioé della sua parte.

13. - Se un padrone va a vela con una burrasca e la vela si guasta, tutto il danno è suo. Ma se egli va a vela e dice ai marinai: Ammaina subito, perché voglio mettere il terzeruolo, ed i mercanti ed i marinai gli dicono di non ammainare, ma di tener duro e la detta vela si perde, in questo caso la vela è soggetta ad indennizzo.

(segue edizione veneta)

[14] - Propone ancora et dice et diffinisce li dicti consuli de mare che se la nave fosse sorta, li marinari non deve levare senza licentia de lo patrone overo de lo nochiero. Et più ad questo se la garoppa, over lo canapo, se mozasse, questo si deve andare ad varea. Anche mo, se con lor litigia li facesse forza et perdessese l'ancora, non sia tenuto ad mendarse nè andare ad varea.

[15] - Propone et dice et diffinisce li dicti consuli de mare che, qualunqua nave facesse vela de la sua terra, che nui li tollamo libertà che non debia calare viè collare, nè tenere sosta, nè mollare sosta senza licentia del nochiero. Et la nave statendo in porto, lo nochiero non possa trare la nave de porto senza licentia del patrone.

[16] - Proponemo dicemo et sententiamo nui consuli predicti che, qualunqua patrone menasse scrivano, ello debia essere iurato del suo commune et de esser bono et leale. Et questo dicto patrone non possa fare scrivere nisuna cosa che habia con nissuno mercatante che non sia el mercatante de presente, overo altro testimonio. El simigliante caso et termine sia co li dicti marinari et se altro, overo el contrario, de ciò facesse et scrivesse, che quello suo quaterno over libro non sia tenuto ad nulla rasione, nè ad esso se deba dare fede alcuna. Et se questo scrivano recevesse mercatantìa da li mercatanti et manchasseli, sia tenuto ad mendarlo esso scrivano; et lo dicto quaterno si deve esser coperto di carta pecudina.

(segue edizione fermana)

[14] - Propongono ancora, dicono, et diffiniscono li detti Consoli del mare, che se la nave fosse sorta, li marinari non deveno levare senza licentia del patrone, overo del nocchiero. E più a questo se la garoppa, overo il canapo, si mozasse, questo si deve andare a varea. Anche mo se con lor litigia li facesse forza, et perdessero l'ancora, non sia tenuto a emendarsi, nè andare a varea.

[15] - Propongono, dicono, et diffiniscono li detti Consoli del mare, che qualunque nave facesse vela della sua terra, che noi gli togliamo libertà, che non debba calare viè collare, nè tenere sosta, nè mollare sosta senza licentia del nocchiero. Et la nave stando in porto, il nocchiero non possa trare la nave del porto senza licentia del patrone.

[16] - Proponemo, dicemo et sententiamo noi Consoli predetti, che qualunque patrone che menasse scrivano, esso debba essere giurato del suo commune, et esser buono, et leale. Et questo detto patrone non possa fare scrivere nessuna cosa, che habbia con nessuno mercante, che non sia il mercante presente, overo altro testimonio. E 'l simil caso, et termine, sia con li detti marinari, et se altro, overo il contrario facesse, et scrivesse, che quello suo quaterno, overo libro, non sia tenuto a nulla ragione, nè ad esso si debba dare fede alcuna. Et se questo scrivano ricevesse mercantìa dalli mercanti, et gli mancasse, sia tenuto esso scrivano a emendarla, et il detto quaterno deve essere coperto di carta pecudina.

14. - Se la nave si è alzata [per l'alta marea], i marinai non devono levar l'ancora senza il permesso del padrone o del nocchiero. Ed oltre a questo, se la garoppa, cioé il canapo, si spezza, questo è soggetto ad indennizzo. Se ancora per i loro litigi i marinai fanno violenza al padrone e si perde l'ancora, il padrone non deve risarcire questa perdita, né deve farsi luogo ad indennizzo.

15. - Qualunque nave facesse vela dalla sua terra non ha libertà né di calar le ancore, né di tirarle, né far sosta, né cessar la sosta, senza permesso del nocchiero. Stando la nave in porto, il nocchiero non può allontanarla senza il permesso del padrone.

16. - Se un padrone conduce con sé uno scrivano, questo deve essere giurato del proprio comune, ed essere buono e leale. Il predetto padrone non può far scrivere nessun affare che abbia con nessun mercante, se non è presente il mercante stesso o altro testimonio. La stessa cosa sia con i marinai. Se facesse o scrivesse altro o il contrario di ciò [che si prescrive], il suo quaderno o libro non sia tenuto in nessun conto, né ad esso si dia fede alcuna. Se questo scrivano riceve mercanzia dai mercanti e questa manca, lo scrivano è tenuto a risarcirla. Detto quaderno deve essere coperto di carta pecorina.

(segue edizione veneta)

[17] - Propone et dice et diffinisce li dicti consuli de mare che qualunqua patrone havesse nissuna mercatantìa in nave et bisognasseli scaricare overo in porto overo in spiaggia, como la dicta roba ha dato in barcha, lo dicto patrone subito ipso facto è scapolo et liberato; de la dicta roba et mercatantìa così decarcata sia tenuta ad emendare essa barcha, salvo che non la perdesse per fortuna de mare overo de corsari; et in questi dui casi non sia tenuta.

[18] - Propone dice et diffinisce li dicti consuli de mare che qualunqua mercatante, over altro homo, desse mercatantìa ad qualche suo factore, overo ad altra persona, che gli la vendesse senza veruno testimonio, che chi assegna si lisse, deve credere a lo dicto factore; et che volesse andare dricto a la rasone de signoria, ello habia dui testimonii diricti et liali et ad costoro debia essere creduto et dato piena fede.

[19] - Propone et dice et diffinisce quisti savii consuli de mare che, qualunqua homo trovasse roba in mare che andasse torgida, si li sia licito ad tollerla et assignarla a la corte et darla per scripto fra terzo dì dapoi che l'ha trovata et tolta. Et de questa roba così recoverata ne debia havere la mità trovandose el patrone d'essa. Et questa cotal roba debba stare in mano della corte trenta dì continui. Et se per fine ad trenta dì el patrone non ce apparerà, o altra legitima persona per lui, la roba debia essere de colui che l'ha trovata.

(segue edizione fermana)

[17] - Propongono, dicono, et diffiniscono li detti Consoli del mare, che qualunque patrone che havesse alcuna mercantìa in nave, et gli bisognasse scaricare, o in porto, overo in spiaggia, come la detta robba ha dato in barcha, il detto patrone subito ipso facto è scapolo, et libero della detta robba, e mercantìa così discarcata, et sia tenuta a emendarla essa barcha: salvo, che non la perdesse per fortuna di mare, overo de' corsari: et in questi doi casi non sia tenuta.

[18] - Propongono, dicono, et diffiniscono li detti Consoli del mare, che qualunque mercante, overo altro huomo, desse mercantìa a qualche suo fattore, overo ad altra persona, che gli la vendesse, senza veruno testimonio dell'assegna, se si deve credere al detto fattore, et che volesse andare dritto alla ragione di Signoria, esso habbia doi testimonij diritti, e leali, et a costoro debbia essere creduto, et dato piena fede.

[19] - Propongono, dicono, et diffiniscono questi savij Consoli del mare, che qualunque huomo, che trovasse robba in mare che andasse a torno, gli sia lecito a torla, et assignarla alla Corte, et darla per scritto fra 'l terzo dì doppo che l'ha trovata, et tolta; et di questa robba così ricoverata ne debbia havere la metà trovandosi il patrone d'essa. Et questa tal robba debba stare in mano della Corte trenta dì continoui: et se in capo di trenta dì il patrone non ci apparirà, o altra legittima persona per lui, la robba debbia essere di colui che l'ha trovata.

17. - Se un padrone che ha della merce in mare ha bisogno di scaricarla in porto o su di una spiaggia, non appena detta merce è stata posta nella scialuppa, il detto padrone resta subito svincolato e libero della roba e mercanzia così scaricata ed è tenuta a risarcirla la scialuppa; salvo che non la perdesse per burrasca di mare o a causa dei corsari, e in questi due casi non è tenuta.

18. - Se un mercante, o altro uomo, prima dà la merce a qualche suo fattore o ad altra persona affinché gliela venda, senza alcun testimone della consegna, e poi litiga, si deve credere al detto fattore; se vuole rivolgersi al magistrato deve avere due testimoni diritti e leali; si deve credere e dare piena fede a costoro.

19. - Se un uomo trova merce vagante in mare, gli è permesso prenderla e consegnarla alla Corte e darla per iscritto entro tre giorni da quando l'ha trovata e presa; egli deve avere la metà di questa roba così ricuperata se si trova il padrone. Questa merce deve stare in mano alla Corte trenta giorni consecutivi: se entro trenta giorni non si presenterà il padrone o altra persona che lo rappresenti legittimamente, la merce deve essere di colui che l'ha trovata.

(segue edizione veneta)

[20] - Propone dice et diffinisce li consuli antedicti che qualunqua persona trova roba sotto acqua si debia essere le doi parte de quillo che la trova et lo terzo debia essere del patrone de essa roba de robe che habia signale.

[21] - Propone ancora et dechiara che, qualunqua persona trovasse roba che havesse signale, che nissuno la debia toccare sub pena de tre volte che fusse extimata cotal mercatantìa che fosse così trovata, et più in arbitrio de la dicta rasone che se trovasse ne la dicta terra.

[22] - Propone et dechiara li dicti consuli de mare che, qualunqua nave facesse alchuna varea, se deve cavare fora el terzo per li corredi, perchè gli corredi non è tenuti de andare ad varea et non deve esser mandati se se perdessero; et così, versa vice, li corredi non deve emendare l'altra mercatantìa.

[23] - Propone dice et diffinisce li dicti consuli de mare che, qualunqua persona trovasse oro, argento, o perle, o altre cose sotile de valore, et non l'assignasse al patrone, overo al nochiero, o a lo scrivano, et intervenesse che de queste cose et d'altro se devesse fare varea, o per corsari, o per fortuna de mare, le predicte cose non se deve emendare, et se le dicte cose se p[erdesse] deveno andare ad varea.

(segue edizione fermana)

[20] - Propongono, dicono, et diffiniscono li Consoli antedetti, che qualunque persona che trova robba sott'acqua, debbiano essere le doi parti di quello che la trova, et il terzo debbia essere del patrone di essa robba, di robbe che habbia segnale.

[21] - Propongono ancora, et dechiarano, che qualunque persona trovasse robba che havesse segnale, che nessuno la debbia toccare sotto pena di tre volte tanto quanto che fusse estimata cotal mercantìa che fusse così trovata, et più in arbitrio della detta ragione, che si trovasse nella detta Terra.

[22] - Propongono, et dechiarano li detti Consoli del mare, che qualunque nave facesse alcuna varea, si deve cavare fuora il terzo per li corredi; perchè li corredi non sono tenuti d'andare a varea, et non deveno essere mandati se si perdessero, et così versa vice li corredi non deveno emendare l'altra mercantìa.

[23] - Propongono, dicono, et diffiniscono li detti Consoli del mare, che qualunque persona che trovasse oro, argento, o perle, o altre cose sottili, et di valore, et non l'assignasse al patrone, overo al nocchiero, o al scrivano, et intervenesse, che di queste cose, et d'altre si devesse fare varea, o per corsari, o per fortuna del mare, le predette cose non si deveno emendare: et se le dette cose si perdessero, deveno andare a varea.

20. - Se una persona trova merce sott'acqua, due terzi devono essere di quello che la trova ed un terzo del padrone della merce, se questa presenta dei segni di proprietà.

21. - Se una persona trova merce che abbia dei segni di proprietà, nessuno deve toccarla sotto pena del triplo del valore di tale merce così trovata ed anche più, secondo la consuetudine che si trova sulla terra [cui appartengono quelle acque].

22. - Se una nave deve avere un indennizzo, si deve sottrarre un terzo per i corredi, perché i corredi non sono soggetti ad indennizzo e non devono essere risarciti se si perdono e così viceversa il valore dei corredi non deve servire a risarcire l'altra merce.

23. - Se una persona porta oro, argento o perle ed altre cose delicate di valore e non le consegna al padrone, o al nocchiero, o allo scrivano, e capita che di queste e di altre cose si deve fare un indennizzo o per corsari o per burrasca di mare, le predette cose non si devono risarcire e se si perdono sono soggette ad indennizzo.

(segue edizione veneta)

[24] - Propone et dice et diffinisce li predicti consuli de mare che, se nissuno patrone de nave portasse roba mercatantìa, non la possa trare for de nave senza licentia del patrone de la mercatantìa. Et se ello la trahesse fora senza licentia et la mercatantìa se perdesse, lo dicto patrone de la nave la debia emendare.

[25] - Propone et dice et diffinisce li savii consuli de mare che, se alcuno mercatante nolegiasse alcuna nave grande over picolina et non ce fosse nominato el pacto de scarcare nè de spaciare la nave nè per l'una parte nè per l'altra, però nui consuli sententiamo che la nave, essendo al carcaturo, non la deve aspectare se non octo dì de tempo de bonaza et debia haver pagato lo suo nolo; et se li dicti mercatanti non volessero spaciare la nave, che la nave se sia ad resico de li mercatanti. Et deba haver la dicta nave de salario quello che terminaranno li consuli che seranno in quelle parte.

[26] - Propone dice et diffinisce li dicti consuli de mare che, se uno patrone havesse carcato la nave de mercantìa et fusse fortuna et non ce fosse li mercatanti, che lo dicto patrone se bisognasse, che la possa gittare fora con le sue mane la dicta mercatantìa. Et nissuna rasone li possa contrariare, perché lo fa per scampo de le persone de la nave et de l'altre mercatantìe; et la dicta roba et mercatantìa così gettata deve andare ad varea.

(segue edizione fermana)

[24] - Propongono, dicono, et diffiniscono li predetti Consoli del mare, che se alcun patrone di nave portasse robba, o mercantìa, non la possa trare fuor di nave senza licentia del patrone della mercantìa. Et se esso la cavasse fuora senza licenza, e la mercantìa si perdesse, il detto patrone della nave la debbia emendare.

[25] - Propongono, dicono, et diffiniscono li savij Consoli del mare, che se alcuno mercante noleggiasse alcuna nave grande, overo piccola, et non ci fusse nominato il patto di scarcare, nè di spacciare la nave, nè per l'una parte, nè per l'altra: però noi Consoli sententiamo, che la nave essendo al carcatoro non la deve aspettare si non otto dì di tempo di bonaza, et debbia haver pagato il suo nolo. Et se li detti mercatanti non volessero spacciare la nave, che la nave sia a risico delli mercanti; et debbia haver la detta nave di salario quello che terminaranno li Consoli che saranno in quelle parti.

[26] - Propongono, dicono, et diffiniscono li detti Consoli del mare, che se un patrone havesse carcata la nave di mercantìa, et fusse fortuna, e non ci fussero li mercanti, che 'l detto patrone, se bisognasse, possa gettare fuora con le sue mani la detta mercantìa. Et nessuna ragione gli possa contra, perchè lo fa per scampo delle persone della nave, et dell'altre mercantìe, et la detta robba, et mercantìa così gittata deve andare a varea.

24. - Un padrone di nave che porta roba o mercanzia non può trarla fuori di nave senza il permesso del padrone della merce. Se egli la tira fuori senza permesso e la mercanzia si perde, è tenuto a risarcirla.

25. - Se un mercante noleggiasse una nave, grande o piccola, e non fosse previsto il patto di scaricare né di spacciare la nave né da una parte né dall'altra, stando la nave al caricatoio, non deve aspettare la merce se non otto giorni di tempo di bonaccia, e deve percepire il suo nolo. Se i detti mercanti non vogliono lasciar libera la nave, che questa stia a rischio dei mercanti; la detta nave deve avere il salario che determineranno i consoli che staranno in quelle parti.

26. - Se un padrone ha caricato la nave di merce e c'è burrasca e non ci sono i mercanti, detto padrone, se è necessario, può gettar fuori con le sue mani la detta merce. Nessuna ragione può condannarlo, perché lo fa per la salvezza delle persone della nave e delle altre merci; la roba e merce così gettata è soggetta ad indennizzo.

(segue edizione veneta)

[27] - Propone dice et diffinisce li dicti consuli che, se la nave fusse assalita et percossa da corsari, sententiano che lo patrone possa accordare lo dicto corsale o per oro, o per argento, o per altra robba et pacto, per lo quale se scampe la nave et l'altra mercatantìa, non essendo li mercatanti in nave.

[28] - Propone et diffinisce li dicti consuli de mare che nisuno patrone non possa bactere nisuno marinaro; ma lo marinaro deve scampare et gire da proda denanze a la catena del remiggio et deve dire: *Da la parte de la mia signoria, non me toccare,* tre volte. Et se lo patrone passasse la catena per bacterlo, lo marinaro se deve defendere; et se lo marinaro occidesse el patrone non sia tenuto ad banno.

[29] - Propone ancora et diffinisce li dicti consuli de mare che, qualunqua nave o grande o piccola havesse messa mercatantìa et la nave facesse acqua, a li mercatanti è licito de non darli più robba et lo patrone ha libertà de andare per soi facti per scampare le persone et la nave.

(segue edizione fermana)

[27] - Propongono, dicono, et diffiniscono li detti Consoli, che se la nave fusse assalita, et percossa da' corsari, sententiano, che 'l patrone possa accordare il detto corsaro, o per oro, o per argento, o per altra robba, et patto, per il quale si scampi la nave, et l'altra mercantìa, non essendo li mercanti in nave.

[28] - Propongono, et diffiniscono li detti Consoli del mare, che nessuno patrone non possa battere nessun marinaro, ma il marinaro deve scampare, et ire a proda dinanzi alla catena del remiggio; et deve dire: *Dalla parte della mia signoria non mi toccare,* tre volte. Et se il patrone passasse la catena per batterlo, il marinaro si deve defendere: et se il marinaro occidesse il patrone, non sia tenuto al bando.

[29] - Propongono ancora, et diffiniscono li detti Consoli del mare, che qualunque nave, o grande, o piccola, havesse messa mercantìa, et la nave facesse acqua, alli mercanti gl'è lecito di non dargli più robba, et il patrone ha libertà d'andare per i suoi fatti per scampare le persone, et la nave.

27. - Se la nave è assalita o colpita dai corsari, il padrone può accontentare il corsaro con oro, argento o altra roba o patto, con cui si salvi la nave e il resto della merce, non essendo sulla nave i mercanti.

28. - Nessun padrone può battere alcun marinaio, ma il marinaio deve mettersi in salvo o andare a prua dinanzi alla catena del remeggio e deve dire tre volte: *Dalla parte della mia signoria, non mi toccare.* Se il padrone passa la catena per batterlo, il marinaio si deve difendere: se il marinaio uccide il padrone non è soggetto al bando.

29. - Se una nave grande o piccola ha caricato merce e la nave fa acqua, ai mercanti è lecito di non dare più roba al padrone e questi ha la libertà di andare per i fatti suoi per mettere in salvo le persone e la nave.

(segue edizione veneta)

[30] - Propone dice et sententiano li dicti consuli de mare che nesuno navilio che sia in mare non debiano fare pacto nè conventione alchuna et sel el facesse in mare con mercatanti o con marinari, non vagliano nè siano de nisun valore, nè per epsi pacti se possa domandare, salvo che non fosse in porto in loco romeggiato in quatro, overo che lo scripto appara da l'una parte et dall'altra, overo per mano de lo scrivano, perchè li testimonii non po' andare là dove vanno le nave.

[31] - Proponemo et diffinimo nui consuli de mare che ciaschuno patrone de nave habia libertà de rescotere una nave o per fortuna de mare o per corsari. Et se bisognasse denari, habbia libertà de tollerli sopra de essa et de la navé sia bono guardiano et faccia quello che deve.

[32] - Propone dice et diffinisce li dicti consuli de mare che, se s'apresentasse che galea alcuna andasse in curso, et la nave havesse roba entro o in tucto o in parte, et li mercatanti la revolesse la lor roba et mercatantìa, lo patrone non sia tenuto ad darglila, salvo che li mercatanti non li affrancasse la nave.

(segue edizione fermana)

[30] - Propongono, dicono, et sententiano li detti Consoli del mare, che nessuno navilio,che sia in mare non debbia far patto, nè conventione alcuna, e se 'l facesse in mare con mercanti, o con marinari, non vagliano, e siano di nessun valore, nè per essi patti si possa domandare, salvo, che non fosse in porto in luogo rameggiato in quattro, overo che lo scritto appara da l'una parte, e dall'altra, overo per mano dello scrivano, perchè li testimonij non ponno andare là dove vanno le navi.

[31] - Proponemo, et diffinimo noi Consoli del mare, che ciascuno patrone di nave habbia libertà di riscuotere una nave, o per fortuna di mare, o per corsari: et se bisognasse danari habbia libertà di torli sopra di essa, et della nave sia buono guardiano, et faccia quello che deve.

[32] - Propongono, dicono, et diffiniscono li detti Consoli del mare, che se s'appresentasse che galea alcuna andasse in corso, et la nave havesse robba dentro, o in tutto, o in parte, et li mercanti revolessero la lor robba, et mercantìa, il patrone non sia tenuto a darglila; salvo, che li mercanti non li affrancassero la nave.

EXPLICIUNT ORDINAMENTA MARIS EDITA PER CONSULES TRANI

30. - Nessun naviglio che sia in mare deve fare né patto né convenzione alcuna, e se lo fa in mare con mercanti o con marinai, non valgano e siano di nessun valore, né per questi patti si può pretendere, salvo che non fosse in porto in luogo ramificato in quattro ovvero che lo scritto apparisse da una parte e dall'altra o per mano dello scrivano, perché i testimoni non possono andare dovunque vadano le navi.

31. - Ciascun padrone di nave abbia libertà di riscattare una nave per burrasca di mare o per corsari; se gli servono danari abbia libertà di prelevarli sopra di essa, e della nave sia buon guardiano e faccia quello che deve.

32. - Se capita che qualche galea va in corso e la nave ha roba dentro o in tutto o in parte e i mercanti vogliono indietro la loro merce, il padrone non sia tenuto a dargliela, salvo che i mercanti non gli affrancassero la nave.

FINE DEGLI ORDINAMENTI DEL MARE PROMULGATI DAI CONSOLI DI TRANI