Andreea ATANASIU-GĂVAN

FACTORI DE RISC AI NAVIGAȚIEI ÎN MAREA NEAGRĂ, ÎN SECOLELE XIII-XIV

Ritmul navigației care se realiza între italieni şi regiunile Mării Negre a fost deosebit de important pentru intensitatea traficului comercial, numeroase fiind cauzele care stânjeneau voiajele, încetinind comunicațiile maritime cu Orientul. Între acestea se numărau: întâlnirile cu pirații sau inamicii republicilor italiene, condițiile climaterice sau şederile prelungite în marile porturi[1]. Toate acestea constituiau o mare amenințare pentru navigație, ridicându-i gradul de risc şi, în consecință, costurile[2]. O altă cauză a ritmului lent de navigație o constituia faptul că aceste ambarcațiuni navigau în apropierea coastei, pentru a se putea refugia mai uşor, în caz de nevoie, iar, noaptea, nu navigau deloc[3].

În ceea ce priveşte *activitatea piraterească şi cea de corsariat*, trebuie precizat că, în evul mediu, în dreptul şi în conştiința socială a popoarelor, diferența juridică dintre piraterie şi corsariat consta în faptul că un pirat acționa din inițiativă proprie[4], cu scopul de a se îmbogăți, în timp ce corsarul ataca inamicii statului din care făcea parte, stat care dădea ordinele şi mijloacele de a acționa, primind, în schimb, o parte din captură, cotă ce a ajuns la aproximativ o pătrime din pradă. Dar, atât pirații, cât şi corsarii constituiau un mare risc pentru navigație şi pentru sumele de bani angajate în traficul comercial. Nu de puține ori, proprietarii au fost nevoiți să-şi răscumpere marfa capturată de către pirați[5].

Cuvântul latin *cursus* (şi grecescul *κούρσος*, de unde derivă, de

---

[1] Michel Balard, *La Romanie Génoise (XIII-e debut du XV-e siècle)*, École Français de Rome, Roma, 1978 p. 576

[2] S. P. Karpov, *La navigazione veneziana nel Mar Nero. XIII-XV sec.*, Edizioni del Girasole, Ravenna, 2000, p. 54

[3] Michel Balard, *op. cit.*, p. 576

[4] În perioada 1445-1447, acțiuni piratereşti îndreptate împotriva navelor comerciale din Marea Neagră şi Marea Egee erau conduse de flota burgundă, echipată pentru a furniza ajutorul necesar cruciaților şi care, în 1444, suferise o înfrângere dezastruoasă de la turci, într-o bătălie dată lângă Varna. (S. P. Karpov, *op. cit.*, p. 50).

[5] *Ibidem*, p. 54-55

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

fapt) semnifica agresiunea împotriva unui teritoriu sau împotriva unei proprietăți a inamicului. Războiul corsar izbucnea chiar şi pentru a se apăra de piraterie, folosindu-se, de multe ori, metode piratereşti chiar împotriva piraților[6].

Cu toată gravitatea acestor pericole, se pare că cea mai serioasă problemă a fost cea a *escalelor lungi*. Venețienii, de pildă, aveau stabilite datele mudelor pentru navele ce veneau din spațiul bizantin (Romania), acestea erau, în 1328: de la Constantinopol- 15 martie- 15 aprilie şi 15 septembrie- 31 octombrie-; din Romania (incluzând Creta şi Negroponte), 15-30 aprilie şi 15 septembrie-31 octombrie[7]. Genova, la rândul ei, prin *Officium Gazarie*, a încercat rezolvarea acestei probleme, prin limitarea timpilor morți ai escalelor astfel: 8-10 zile la Pera, 10 zile la Trapezunt şi la Tana şi oprire obligatorie, de o zi, la Caffa[8]. Aceste reglementări nu au fost respectate, opririle continuând să se prelungească, aşa cum reiese din tabelul de mai jos, referitor la durata voiajelor spre Orient ale câtorva nave genoveze:

Data	Tipul navei	Plecarea din Genova	Direcția	Întoarcere la Genova	Timp total
1282	Galeră	Mai	Romania	Decembrie	7 luni
1291	Galeră	August	Romania	Aprilie 1292	8 luni
1293	Galeră	Februarie	Romania	Decembrie	10 luni
1309	Galeră	Ianuarie	Romania	Decembrie	11 luni
1312	Cogga	Februarie	Pera	Noiembrie	9 luni
1314	5 galere	Septembrie	Romania	14 iulie 1315	10 luni
1317	Galeră	Februarie	Romania	August	6 luni
1351	Galeră	30 august	Pera	11 august	11½ luni
1374	Galeră grea	Iunie	Romania	Decembrie	6 luni
1391	Galeră uşoară	22 mai	Romania	23 noiembrie	6 luni
1401	Navis	Martie	Romania	Octombrie	7 luni
1409	Navis	13 februarie	Caffa	August	6 luni

[6] Veneția, de exemplu, care suferea din cauza acțiunilor piratereşti încă din 1224, a creat un tip de flotilă poliţienească în Adriatica, încredințându-le căpitanului Golfului şi căpitanului altor flotile misiunea de a apăra convoaiele de nave comerciale venețiene de atacurile navelor piraților, jefuind mărfurile inamicilor şi de a efectua controale asupra navelor suspectate de acțiuni piratereşti. (S. P. Karpov, *op. cit.*, p. 55) .

[7] F.C. Lane, *Venice and history*, The Jihns Hopkins Press, Baltimore, 1966, p. 131.

[8] Michel Balard, *op. cit.*, p. 576.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Trebuie precizat că, din timpul total de navigație de la Caffa la Genova, de aproximativ două luni[9], timpii morți reprezentau nu mai puțin de 65-70% din durata voiajului, din moment ce galerele se întorceau la Genova după 10 sau 11 luni de la plecare. Excepția a venit din partea galerelor armate ale Comunei, în a doua jumătate a secolului al XIV-lea, când, în mod sigur, unele dintre ele au reuşit să efectueze periplul oriental în 6 luni şi, din punct de vedere teoretic, ar fi putut realiza două voiaje într-un an în Romania[10].

Contractele notariale încheiate la Chilia permit cunoaşterea duratei unei călătorii pe traseul Licostomo-Pera-Licostomo-Chilia. Prin contractul încheiat în 12 august 1360, se menționa că nava „Sf. Ioan" se pregătea să facă un transport de cereale pe traseul Licostomo-Pera, patronul ei se angaja ca, după întoarcerea din prima călătorie, să facă un nou transport de grâne, pe acelaşi traseu. Contractul a fost înnoit la 21 sau 22 septembrie 1360, când aceeaşi navă, aflată acum pe canalele brațului Chilia, se pregătea să ridice pânzele pentru Pera. Aşadar, în cursul primei călătorii nava „Sf. Ioan", la 12 august, încă nu plecase de la Licostomo spre Pera, iar, la 21 sau 22 septembrie, se întorsese deja şi se afla la Chilia, călătoria dus-întors pe traseul amintit efectuându-se în mai puțin de 40 de zile[11].

În ceea ce îi priveşte pe venețieni, explicația reducerii timpului de încărcare al *mudelor* are cel puțin şapte motivații:

1. evitarea perioadelor de vreme nefavorabilă în timpul tranzitării mărilor;
2. se puteau organiza convoaiele mult mai bine, fiind pregătite în acelaşi timp, se puteau executa două voiaje pe an, iar, dacă navele nu erau gata, cele mai leneşe trebuiau lăsate în urmă sau aşteptate, prelungindu-se termenul sosirii lor la destinație şi, astfel, se pierdeau bani mulți;
3. scurtarea timpului determina posibilitatea practicării mai multor voiaje pe an;
4. o întoarcere mai rapidă la destinație presupunea nu numai un mod eficient de a folosi navele, dar şi a capitalului investit;
5. aducerea, cât mai rapidă şi mai deasă, la Veneția, a mărfurilor o transforma pe aceasta într-o piață mondială unde se putea găsi orice, în orice cantitate;

---

[9] Laura Balletto, *A Caffa nel 1289-1299*, în „I problemi del Mar Nero nel passato e nel presente", Genova, 1993, p. 23

[10] Michel Balard, *op. cit.*, p. 577

[11] Radu Manolescu, *Comerțul şi transportul produselor economiei agrare la Dunărea de jos şi pe Marea Neagră în secolele XIII-XV*, în „Revista istorică", nr. 6, 1990, p. 550

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

6. *muda* a creat, într-un anume sens, o ordine pe piețele Levantului şi nu numai, prin faptul că mărfurile ce erau încărcate de navele venețiene trebuiau contractate şi aduse în porturile de încărcare cu precizie, la momentul sosirii navelor la încărcare;

7. *mudele* au reglat nu numai timpul de sosire a bunurilor în porturile de încărcare şi, apoi, la Veneți, dar şi cantitățile[12].

De multe ori, se produceau întârzieri şi din cauza *factorului uman*, nu numai a condițiilor atmosferice. Nu o dată, piloți mai puțin încercați duceau nava drept în mijlocul pericolului. Un act notarial venețian din 1469 menționează unul din aceste episoade. Un pilot, după ce a calculat eronat ruta şi a pierdut contactul cu celelalte nave din convoi, deşi a încercat, nu a reuşit să găsească un loc favorabil acostării pe litoralul Asiei Mici. În acelaşi timp, un vânt puternic venit dinspre vest a târât nava de la Heracleea Pontică în vecinătatea portului Sinope, unde a nimerit în mijlocul unei furtuni[13]. Se poate adăuga la acțiunile de acest fel şi disciplina slabă a echipajului. În 1370, de pildă, marinarii de pe galerele de Romania, în timpul voiajului de întoarcere de la Tana la Veneția, au atacat un orăşel din Dalmația, ucigând câțiva locuitori. Curtea din Veneția a intervenit, dar fără a-i pedepsi prea aspru pe vinovați[14].

Unul din factorii care bulversau ritmul navigației era şi sosirea *iernii*[15]. Începând cu luna noiembrie, navigatorii preferau să nu plece în călătorie pe ruta care pleca din Constantinopol sau Pera spre Trapezunt. Ei se încumetau pe acest drum numai în cazuri de extremă urgență, dar, chiar şi aşa, uneori, erau nevoite să se întoarcă din drum. Cu siguranță însă, transformările tehnice ale noilor ambarcațiuni permiteau reducerea limitelor de timp impuse de anotimpul rece, dar, chiar şi aşa, navigația nu a reuşit să devină anuală[16].

---

[12] F.C. Lane, *op. cit.*, p. 133-136

[13] S. P. Karpov, *op. cit.*, p. 46

[14] *Ibidem*, p. 61

[15] De cele mai multe ori, iarna a destabilizat ritmul navigației. De exemplu, în 1442 şi 1443, legătura dintre Italia şi Trapezunt a fost întreruptă complet, când o galeră venețiană, care se îndrepta spre Trapezunt, a reuşit să se întoarcă în Marea Neagră abia în decembrie. Întârzierea fusese provocată în Negroponte, iar, acum, din cauza iernii, nava rămăsese blocată în Marea Neagră, fără posibiliatea de a se întoarce în țară. O lungă perioadă de timp, Veneția a fost convinsă că a pierdut această navă, cu atât mai mult cu cât galerele de la Tana, care trebuiau să o însoțească, după ce au aşteptat-o în Constantinopol vreme de 130 de zile, s-au întors la Veneția, la 7 martie 1443. Nava crezută pierdută, după ce a iernat 4 luni, se pare, la Trapezunt, s-a reîntors în patrie, la 27 iunie 1443. Întârzierea ei a provocat mari pagube negustorilor şi patronilor săi (S.P. Karpov, *op. cit.* p. 41-42)

[16] *Ibidem*, p. 39

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Ținând seama de factorii de risc în anotimpul rece, în ceea ce priveşte Genova, *Statutele,* de la sfârşitul secolului al XIII-lea-începutul secolului al XIV-lea, interziceau, explicit, voiajele în perioada 1 decembrie-15 martie[17]. Din actele lui Antonio di Ponzó reiese că, pentru navigație, erau favorabile lunile martie-mai, august-octombrie şi, fireşte, iunie-iulie. Traficul se rărea sau se oprea în timpul anotimpurilor nefavorabile, din noiembrie până în februarie[18]. Potrivit hotărârilor *Marelui Consiliu Venețian,* din 18 ianuarie 1292, navelor venețiene li s-a dat aprobarea de a naviga în Marea Neagră numai în perioada cuprinsă între 1 aprilie şi jumătatea lunii octombrie. La începutul secolului al XV-lea, navele venețiene au căpătat dreptul de a rămâne în zona Mării Negre până la 1 noiembrie şi, în anumite cazuri, chiar mult mai târziu[19].

Totuşi, navele puternice riscau navigând şi în lunile nefavorabile, în cele din urmă, doar luna ianuarie părând a fi exceptată din toate cursele lungi. În această lună, de reală pauză, negustorii şi armatorii se înțelegeau asupra locului de plecare al navelor la venirea primăverii[20]. În realitate însă, în bazinul Mării Negre, navigația genoveză se oprea o scurtă perioadă, câteva săptămâni, din ianuarie şi februarie. Fapt notat şi de scriitorii bizantini contemporani. George Pachymeres, de exemplu, scria că italienii, cu taridele lor, navigau activ în Marea Neagră chiar şi în timpul iernii[21].

Navele care parcurgeau ruta din zona septentrională a Mării Negre şi de la gurile Donului, în afara pericolului furtunilor şi al vânturilor contrare, riscau să rămână prinse în *gheață*. În consecință, statul venețian obliga patronii galerelor să ia măsurile de siguranță ce se impuneau. Astfel, o dată cu sosirea frigului, de la jumătatea toamnei (de regulă, de la 10 octombrie), era interzis galerelor să urce pe fluviu până la Tana şi se recomanda să se arunce ancora în apropierea gurilor Donului[22].

Ceața, vânturile puternice şi *furtunile* constituiau, de fapt, pericolul principal în navigația din Marea Neagră în perioada iernii şi chiar a toamnei. Celebrul cronicar florentin Giovanni Villani vorbeşte despre un eveniment teribil, o furtună îngrozitoare care a traversat Marea Neagră în 1323 şi care a distrus cca. 100 de ligna mari, fapt ce a

---

[17] Laura Balletto, *Genova. Mediterraneo. Mar Nero (secc. XIII-XV),* în „Studii e testi-Serie storica", Civico Istituto Colombiano, Genova, 1976, p. 134

[18] Radu Manolescu, *op. cit,* p. 550

[19] S. P. Karpov, *op.cit.,* p. 41

[20] Michel Balard, *op. cit.,* p. 579

[21] S. P. Karpov, *op. cit.,* p. 41

[22] *Ibidem,* p. 46

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

provocat mari daune negustorilor venețieni, genovezi, pisani şi greci, acesta nefiind un eveniment singular[23]. Totuşi, din documente, rezultă clar faptul că pierderea navelor în acest fel era un eveniment destul de rar. Potrivit calculelor făcute de Michel Balard pe baza analizei unui mare număr de acte notariale din secolele XIII-XIV, reiese că rata naufragiilor navelor genoveze pe rutele orientale era de una pe an[24].

Nu numai furtunile, dar chiar şi o simplă schimbare a direcției şi vitezei vântului putea să aibă consecințe nedorite asupra unei ambarcațiuni. Un loc periculos era chiar intrarea în strâmtori. În toamna lui 1390, în această zonă, a naufragiat o navă plecată de la Caffa, cu o încărcătură de grâne şi alte mărfuri. Pe lângă paguba materială suferită, au pierit în incident 40 de membri ai echipajului[25].

O altă daună creată navigației comerciale o constituiau *furturile*, fenomen destul de răspândit în epocă. În secolul al XV-lea, apar multe cazuri de acest gen, instrumentate de Senatul venețian. Patronii chiar au fost obligați să angajeze persoane care să se ocupe exclusiv cu supravegherea mărfii. Dacă se fura din marfă, paguba era suportată, de multe ori, chiar de către patronul navei. De multe ori, chiar cei angajați să păzească sau să inventarieze marfa furau din ea. Un scrib de pe o galeră de Trapezunt, responsabil cu îmbarcarea produselor alimentare, a sustras vin, brânză şi carne sărată. Din acest motiv, a fost pedepsit ca hoț, a fost nevoit să plătească o amendă- reprezentând dublul valorii mărfurilor sustrase- şi a fost scos de pe o astfel de funcție[26].

Un factor de risc în timpul navigației erau şi *epidemiile* şi *maladiile* ce loveau echipajele şi pasagerii, atingând, uneori, dimensiuni catastrofice. În 1347, din 8 galere genoveze care veneau din Marea Neagră, de unde luaseră ciumă, nu au intrat în portul Genova decât 4; toți membrii echipajelor erau deja infectați, murind, până la ultimul, ei

---

[23] În 1325, galera „*Ca'Capello*", care venea de la Veneția şi călătorea spre Trapezunt, a fost aruncată pe țărm (*ivit in terram*), încărcătura fiind prădată. În octombrie 1431, două galere venețiene trimise la Tana au naufragiat în apropierea promontoriului Meganone. O parte a echipajului a fost luat prizonier de genovezi şi închis în închisoare la Caffa, pentru că cele două republici se găseau, în acea perioadă, în raporturi de ostilitate. Bailul venețian la Constantinopol s-a văzut nevoit să răscumpere echipajul. În 1403, noiembrie, în apropierea portului Carpi, o puternică furtună, care, potrivit marinarilor, nu se mai întâlnise de 12 ani, a provocat distrugerea unei caracca şi a unei galeotte a genovezilor din Pera. În toamna sau iarna lui 1435, a naufragiat şi a fost distrusă, cu tot cu încărcătură, o navă genoveză a lui Pietro Donato, care naviga de la Moncastro la Caffa. (S. P. Karpov, *op. cit.*, pp. 42-43.)

[24] M. Balard, *op. cit..*, p. 586

[25] S. P. Karpov, *op. cit.*, p. 43

[26] *Ibidem*, p. 44

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

fiind cei care au difuzat oribila maladie în Europa. Lecția *„morții negre"* nu a fost în van. Şi genovezii şi venețienii au introdus metoda carantinei[27] pentru toate navele suspectate că ar avea la bord oameni bolnavi de maladii contagioase.

O certă amenințare pentru navigație au constituit-o *acțiunile ostile* pe care venețienii şi genovezii le îndreptau unii împotriva altora, asalturilor flotei otomane ale emiratului de Sinope şi împotriva navelor şi aşezărilor italiene. Periodic, izbucneau conflicte militare între republicile maritime italiene şi între acestea şi Bizanț şi Imperiul de Trapezunt. În bazinul pontic, genovezii atacau caravanele de nave venețiene care navigau de la Tana la Trapezunt, şi nu o singură dată[28]. Deja, începând cu 1262, au fost atacate la Strâmtori nave solitare sau constituite în grupuri, care se întorceau din Marea Neagră[29]. Şi venețienii, la rândul lor, au ridicat obstacole în calea navelor genoveze, pe care le atacau şi le jefuiau, cu precădere în perioadele când relațiile dintre ele se agravau[30].

O mică piedică au constituit-o chiar şi pisanii care, la sfârşitul secolului XIII-lea, continuau, în Marea Neagră, antica luptă dintre Pisa şi Genova[31]. Navele otomane atacau şi ele navele comerciale venețiene în toată Marea Neagră şi nu numai, de pildă, în 1431, în apropiere de Negroponte, iar, în 1415-1416, în apropiere de Tenedos (Gallipoli). Astfel, navele venețiene de Romania-Trapezunt au fost blocate la Constantinopol, pentru 26 de zile, de 112 ligna, 42 galere şi fuste turceşti[32].

---

[27] De pildă, în 1458, o navă genoveză care se îndrepta spre Caffa venind de la Trapezunt, unde izbucnise epidemia de ciumă, a fost oprită şi băgată în carantină înainte de a intra în port. (S. P. Karpov, *op. cit.*, p. 64)

[28] Acțiuni de acest fel sunt constatate în anii 1327, 1348, 1362 şi 1367. (S.P. Karpov, *op. cit.*, p. 46)

[29] S-au efectuat asalturi în 1336, 1348-1350, 1350-1366, 1403-1404 şi 1431-1432. În noiembrie 1403, de exemplu, două caracca înarmate de genovezii din Pera spionau navele venețiene care se întoceau de la Tana, cu intenția de a le fura marfa. Pentru aceasta, ei postaseră o caracca în apropiere de insula Finogia şi o alta în portul Carpi. (S. P. Karpov, *op. cit.*, p. 47)

[30] În 1432, de pildă, *podesta* din Pera a fost nevoit să interzică, pentru o perioadă, navelor genoveze să treacă prin Strâmtori, unde îşi făceau rondul navele venețiene. Patronii navelor genoveze au început, astfel, să-şi descarce mărfurile în porturile cele mai apropiate din Anatolia; totuşi, una din aceste nave tot a fost jefuită, de data acesta, însă, de paşa din Heracleea Pontică. (S.P. Karpov, *op. cit.*, p. 47)

[31] În 1277, de exemplu, o galeră pisană a încercat interceptarea unor nave genoveze în apropiere de Sinope; galera pisană a fost înfrântă de o galeră genoveză, care a interceptat-o şi a ars-o lângă Soldaia. (S.P. Karpov, *op. cit.*, p. 53)

[32] Amenințările otomanilor la adresa convoaielor venețiene au continuat, în 1395, la Gallipoli, 1408 lângă Modon, în 1422, în zona Constantinopolului şi de-a lungul lui 1433 şi 1442 şi a continuat în 1452-1453. (S. P. Karpov, *op. cit.*, p. 49)

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

În secolul al XIV-lea, până în anii '60, ameninţarea asupra navigaţiei comerciale în Marea Neagră a venit şi din partea acţiunilor militare ale flotei din Sinope, şi anume ale emirului Gazi Celebi, care era, mereu, în război împotriva genovezilor şi care desfăşura constante acţiuni de piraterie. Nici galerele comerciale veneţiene nu puteau evita atacurile flotei din Sinope[33].

În concluzie, printre factorii de risc ai navigaţiei în Marea Neagră, care reies din documentele Senatului, deosebim:

- atacurile contra navelor;
- acţiunile inamicilor sau situaţia politică care puteau prejudicia navigaţia (sunt luate în considerare doar acţiunile din zona Mării Negre);
- epidemiile;
- daunele materiale pentru tulburarea ritmului navigaţiei, întârzierea sosirii galerelor, interzicerile de intrare în port ş.a.;
- distrugerea navelor prin naufragiu.

Potrivit documentelor Senatului veneţian, în perioada 1306- 1451, s-au efectuat 125 de voiaje ale caravanelor formate din galerele de linie veneţiene.

Factorii de risc ai navigaţiei galerelor de linie veneţiene apar după cum urmează:

Factori de risc	1306-1350	1356-1400	1401-1451	Total
Agresiuni armate provocate de: genovezi otomani emirul de Sinope catalani piraţi	10 (58,%)	8 (80%)	14 (53,9%)	32(60,4%)
Situaţii periculoase	2 (11,8%)	2 (20%)	3 (11,5%)	7 (13,2%)
Epidemii	1 (5,9%)	0	1 (3,8%)	2 (3,8%)
Daune economice	3 (17,6%)	0	3 (11,5%)	6 (11,3%)
Naufragii	1 (5,9%)	0	5 (19,3%)	6 (11,3%)
Total	17 (100%)	10 (100%)	26 (100%)	53 (100%)
Totalul voiajelor	34	41	50	125
Procentul de risc	50%	24,4%	52%	42,4%

[33] Aşa cum se va întâmpla în 1321 sau în 1359-1360. În 1340, navele de război ale emirului din Sinope aşteptau navele veneţiene care se întorceau de la Tana, dar, acestea apucaseră să fie jefuite de escadra militară genoveză, condusă de Simone di Quarto. (S. P. Karpov, *op. cit.*, p. 50)

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Traseul cel mai periculos în epocă, pe ruta de la Veneția la Tana şi la Trapezunt, era Marea Egee.

Galerele de linie naufragiau foarte rar, iar această siguranță nu venea din absența riscului (care era foarte ridicat), ci era rezultatul măsurilor luate pentru păstrarea siguranței şi al sistemului de reglare a navigației galerelor comerciale[34].

Desigur că navele ce riscau şi plecau în lunile de toamnă şi iarnă, interzise, în mod normal, navigației, cădeau, cel mai des, pradă intemperiilor, devenind victime sigure ale naufragiilor despre care vorbesc chiar şi actele notariale. Totuşi, aceste „accidente" nu sunt cele mai numeroase, cele mai multe fiind pierderile datorate oamenilor, pirateria cunoscând, în secolele XIII-XIV, epoca sa de glorie[35].

NAVIGATION RISK IN THE BLACK SEA. 13TH – 14TH CENTURIES

Abstract

The autor presents some aspects regarding navigation in areas around the Black Sea. At the same time the risk factors are shown, influencing this activity.

As results from the documents shown by the autor, the main risk factors were attacks against ships, enemy actions or political situations affecting navigation, epidemies, material damages disturbing the navigations rhythm, delays in galleys arrival, harbour entry interdictions, ships destruction by shipwreck a.s.o.

[34] S. P. Karpov, *op. cit.*, p. 64
[35] Michel Balard, *op. cit.*, p. 587

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com