

ASPECTE JURIDICE PRIVIND NAVIGAȚIA ÎN PERIOADA PRINCIPATULUI

Mihaela Denisia Liușnea

Abstract: *The purpose of this article is to retrace the forms and the limits of Roman accountancy for maritime navigation. This study relies on two main sources of information: the body of Roman laws used in the sea trade, and the traders' bookkeeping notes.*

Key words: *navigation, Early Roman Empire, classis, navis, magister navis, exercitor*

Cuvinte cheie: *navigație, perioada romană timpurie classis, navis, magister navis, exercitor*

Timp îndelungat nu a existat o distincție clară între dreptul terestru și dreptul maritim, în condițiile în care nu se insista atât de mult pe clasificarea și împărțirea noțiunilor juridice. Dreptul roman a fost influențat de structura comunității romane, eminentamente agricolă, cu o aristocrație ce a preferat să evite, la început, riscurile comerțului maritim. Abia în secolul al III-lea a.Chr., când Roma a devenit centru comercial, au apărut premisele formării unei aristocrații dintre noii îmbogățiți și, implicit, o nouă mentalitate.

E. Gandolfo¹ și J. Heurgon² considerau că normele de reglementare a activității nautice apar odată cu redactarea a trei tratate, în timpul războaielor punice, între Roma și Cartagina. În anul 267 a.Chr., în condițiile în care Roma beneficiază de ajutorul aliaților în conflictul cu cartaginezii, apar *quastores classici*, care trebuiau să controleze mobilizarea escadrelor orașelor aliate Romei, acei *socii navales*³. Apoi, Polibius⁴ ne informează că romanii și-au organizat o flotă de 100 de quinquireme și 20 de trireme, având ca model la început navele punice pe care reușiseră să le captureze. În același timp, J. H. Thiel⁵ își exprimă convingerea că Roma nu își propusese, până la Augustus, să creeze o flotă militară permanentă.

C. G. Starr⁶ considera că evenimentul care a marcat începutul marinei militare imperiale romane a fost primul război contra lui Mithridate, regele Pontului. O consecință a acestuia a fost probabil un plan de apărare a coastelor Asiei Mici, orașele maritime din această regiune fiind nevoite să construiască și să întrețină, gata de luptă, nave de război, ceea ce îi va permite Romei să-și impună supremația asupra mării în perioada 83-82 a.Chr.

În fapt, primul care a intuit importanța unei strategii navale, maritime, cu consecințe pozitive asupra evoluției imperiului, a fost Octavian Augustus. Sfârșitul Republicii și organizarea Principatului au fost marcate de schimbări importante în ceea ce privește modalitățile de atingere a obiectivelor Romei în politica ei externă. Octavian miza pe lărgirea frontierelor și securizarea lor, dar și pe extinderea supremației, nu doar pe uscat ci și pe apă. Ca urmare a acestor demersuri, între 36 și 31 a.Chr. Roma și-a impus dominația absolută asupra întregii Mări Mediterane, grație victoriilor navale purtate de consulul Marcus Vipsanius Agrippa. În fapt, apa îi oferise victoria

¹ Gandolfo 1980, 9 *sqq.*

² Heurgon 1980, 337.

³ Thiel, 1954, 160; Rouge 1975, 111 *sqq.*

⁴ Polibius, XXX, 5, 6.

⁵ Thiel 1946, 131.

⁶ Starr 1975, 1.

în bătălia navală din anul 31 a.Chr., când l-a înfrânt pe Antonius, la Actium⁷, victorie care i-a permis apoi să-și impună autoritatea și asupra bazinului estic al Mediteranei⁸. Caius Velleius Paterculus⁹ amintește de inițiativa lui Agrippa, care construiește pe lacurile Averno și Lucrino o flota puternică și reușește, „prin exerciții cotidiene, să aducă pe militarii navali și pe vâslași la o perfectă cunoaștere a operațiunilor militare și navale”.

C. G. Starr¹⁰ credea că această ultimă bătălie navală din Marea Mediterană, până la cea dintre Constantin și Licinius din 324, a fost un preludiu pentru istoria marinei imperiale romane. Cu adevărat, după această experiență, Octavian a înțeles importanța flotei și necesitatea existenței unor porturi strategice sigure, alături de cel existent la Ostia¹¹, pe Tirreno (utilizat de flota lui Caesar)¹², care să-i faciliteze controlul a ceea ce va numi de acum încolo *Mare Nostrum*, dacă voia să devină unicul suveran pe pământ și pe mare.

În această idee, a creat o flotă, alcătuită din opt escadre și două flotile una pe Rhin și alta pe Dunăre¹³, la care s-a mai adăugat mai târziu una pe Eufrat, sprijinit fiind de prietenul său Marcus Agrippa, care va fi numit amiral, funcția fiind permanentă¹⁴. Cele mai importante escadre au fost cele două flote militare permanente cu statut de *classes praetoriae* de la sfârșitul secolului I p.Chr. (127 și 129 fiind anii când sunt atestate cu acest statut)¹⁵, absolut inedite ca organizare¹⁶, cu sediile, una în apropiere de Misena, în golful Napoli, (construcția portului putând fi datată înainte de anul 12 a.Chr., anul morții lui Agrippa, care sigur a fost inițiatorul și realizatorul ei)¹⁷ și cealaltă în apropiere de Ravenna (cca. 24 a.Chr.). Prin intermediul flotei de la Misena, care era cea mai importantă¹⁸, Roma supraveghea Mediterana Occidentală, baze secundare fiind la Pouzzoles, Ostia, Centumcellae (Civittavecchia), Mariana și Aleria în Corsica, Carales (Cagliari) în Sardinia, iar cu ajutorul celei de-a doua controla Marea Adriatică și Mediterana Orientală, cu baze secundare la Salona (Split), în Dalmația și o alta la Brundisium (Brindisi) pentru a asigura relația cu Dyrrachium, la care se adaugă bazele de la Aquileia în golful Trieste¹⁹.

Vegetius²⁰ subliniază că flota din Marea Tyreniană, controla tot bazinul occidental al Mării Mediterane: Gallia, Spania, Mauretania. Importanța acestora crește rapid, după cum demonstrează Alka Domicćkunić²¹, iar Vespasian le va acorda titlul de *Praetoria*. Astfel, *Classis Praetoria Misensis* controla Africa, Egiptul, Sardinia și Sicilia, în timp ce *Classis Praetoria Ravennatium* asigura, prin *directa navigatione*, legătura cu Epirul, Macedonia, Grecia, Propontide, Pontul, Orientul, Creta și Cipru. *Classis Misensis*, cu baza la Misena, este atestată în 27-15 a.Chr. prin

⁷ Pelling 2008, 55 *sqq.*

⁸ Casson 1991, 184.

⁹ Paterculus, *Istoria Romei*, II, 79, 1-2.

¹⁰ Starr 1975, 4 *sqq.*

¹¹ Paschettó 1912, 207 *sqq.*

¹² Heurgon 1980, 110.

¹³ Bounegru 2006, 25-32.

¹⁴ Suetonius, *Augustus*, 49; Tacitus, *Historia*, III, 2; Vegetius, *Mil.*, V, 2.

¹⁵ *DA*, 1233.

¹⁶ Tacitus, *Annales*, 4,5; Vegetius, *Epitome Rei Militaris*, 4.31= 5.1.

¹⁷ Vitucci 1977, 183 *sqq.*

¹⁸ *DA*, 1232.

¹⁹ D'Arms 1970, 73-84; Starr 1975, 13-24.

²⁰ *Epitome Rei Militaris*, 4, 31.

²¹ Domicćkunić 1995-1996, 41 *sqq.*

două inscripții: una care amintește de *Miles Caius Iulius Maximus*²² și o alta care-l menționează pe *Miles Marcus Urbinius Rufus*²³. La început inscripțiile amintesc doar de un *praefectus classis*, astfel că nu e sigur dacă aveau fiecare câte un comandant distinct, dar din timpul lui Nero ei se disting, având menționate și stațiile principale ale flotelor pe care le conduceau²⁴.

Flota imperială supraveghea navigația, aducea mari servicii transportând trupe, atunci când acestea erau antrenate în expediții în locuri îndepărtate și oferea mijloc de transport personajelor oficiale, după cum ne informează Flavius Josephus²⁵, care amintește de escadra ce l-a însoțit pe Agrippa, în 14. a.Chr., în inspecția sa prin porturile din Asia. La rândul său, Tacitus²⁶ menționează o acțiune similară, în aceleași condiții, în timpul lui Germanicus. De asemenea, flotilele ajutau trupele să treacă fluviile și să debarce, iar Columna lui Traian, cum observă C. G. Starr²⁷, păstrează imaginile acestor operațiuni. Escadrele provinciale și flotilele fluviale aparțineau forțelor navale imperiale.

Cu toate acestea, istoricii perioadei imperiale surprind lacunar și prea puțin reperetele unei strategii maritime și chiar aspectele ce țin de legislația în domeniu. Mai mult, chiar Octavian Augustus nu spune nimic despre flota maritimă în ceea ce va fi considerat a fi testamentul său, păstrat prin inscripția de la Ancira (Ankara de astăzi) descoperită în 1555²⁸. Nici Strabon și nici Dio Cassius nu spun mai multe despre flota maritimă, iar Suetonius lasă se înțelege că romanii aveau prejudecăți contra navigației maritime și putem presupune că acestea i-au determinat să considere existența flotei ca fiind un fapt neglijabil.

În absența surselor, data precisă a instituirii celor două escadre italice rămâne subiect de discuție între specialiști. În același timp, M. Reddé²⁹ atrage atenția și asupra altor probleme legate de navigație: perioada în care primesc apelativul de *praetoriae*, pe care de altfel o consideră cea mai importantă, condiția juridică a celor care sunt militari fie ca simpli marinari, fie ca ofițeri, comandanți, treptele carierei acestora din urmă care nu sunt bine definite³⁰. L. Casson³¹ crede că în anul 38 p.Chr. flota romană avea în dotare deja un număr de 370 de vase. N. Purcell³² consideră coastele Latiumului ca fiind centru de putere, principalul teatru în conflictul dintre Octavian și Sextus Pompeius în 39-36 a.Chr. De altfel, știm ca Ostia a fost distrusă în timpul războiului civil de către Marius³³.

Informațiile oferite de Suetonius³⁴ privind reorganizarea armatei de către Augustus sunt insuficiente, iar despre constituirea celor două flote mențiunile sunt cu totul marginale, astfel că specialiștii au apelat la sursele epigrafice. Nu se știe dacă Augustus a organizat cele două flote de la început ca posesiune privată sau ca posesiune publică, așa cum nu se cunoaște

²² AE 1939.

²³ AE 1979, 0166.

²⁴ DA, 1232.

²⁵ Josephus, XVI, 21.

²⁶ Tacitus, *Annales*, II, 53 *sqq.*

²⁷ Starr 1975, 124 *sqq.*

²⁸ Bueno 2001-2002, 248 *sqq.*

²⁹ Reddé 1986, 515-522.

³⁰ Granino Cecere 1995, 289.

³¹ Casson 1991, 184 *sqq.*

³² Purcell 1998, 17 *sqq.*

³³ Florus II 9, 2; Plutarh, *Mar*, 42, 23.

³⁴ Suetonius *Augustus*, 49, 1.

condiția juridică a celor care serveau în cadrul flotei, ei putând fi sclavi, cum crede C. Panciera³⁵ sau oameni liberi, după opinia lui M. G. Granino Cecere³⁶. Th. Mommsen³⁷ era convins, bazându-se pe onomastica păstrată în inscripții, că în flotă serveau și sclavi, respectiv liberi, ideea fiind împărtășită și de L. Wickert³⁸ și E. Sanders³⁹ și susținută de N. Rouland⁴⁰ și G. Vitucci⁴¹. Alți specialiști însă, precum C. Cichorius⁴², Ch. Starr⁴³ și D. Kienast⁴⁴ sunt de părere că cei considerați de unii ca fiind sclavi datorită interpretării onomasticii, sunt de fapt peregrini, cum este *peregrinus Sparticus Diuzeni f. Dipscurtus* atestat prin diploma datată la 11 decembrie 52 p.Chr.⁴⁵.

Augustus a reorganizat și armata, a ridicat numărul legiunilor de la 20 la 33, la care adaugă și opt flote maritime staționate pe țărmurile acelei *Mare Nostrum* (tabelul 1) și trei flotile fluviale, pe Rhin (*classis Germanica*), Dunăre (*classis Pannonica* și *classis Moesica*) și Eufurat, care au jucat un rol important în protecția permanentă a frontierelor⁴⁶.

Nr. crt.	NUME	STATIO / Raza de acțiune
1.	<i>classes praetoriae</i> : <i>Classis Misensis</i>	Miseno
2.	<i>Classis Ravennatis</i>	Ravenna
3.	<i>Classis Syriaca</i>	Seleucia / Siria
4.	<i>Classis Alexandrina</i>	Egipt / Alexandria
5.	<i>Classis Pontica</i>	Marea Neagră
6.	<i>Classis Britannica</i>	Cologne / Alteburg / Marea Nordului și Canalul Mânecii
7.	<i>Classis Foro-Julienensis</i>	Gallia / Forum Julii
8.	<i>Classis nova Libyca</i>	Africa / Libia

Tabel 1. Flotele imperiale maritime din timpul Imperiului

Totuși, în dreptul roman nu întâlnim o construcție doctrinară care să explice conceptul de navă⁴⁷. De fapt, cum constată C. M. Moschetti⁴⁸, romanii au preluat normele de drept și jurisprudență grecești, pe care le-au romanizat.

³⁵ Panciera 1968, 313 *sqq.*

³⁶ Cecere 1995, 290.

³⁷ Mommsen 1887, 862 *sqq.*

³⁸ Wickert 1949-1950, 108-111.

³⁹ Sanders 1957, 346 nota 1, 353.

⁴⁰ Rouland 1977, 66-75.

⁴¹ Vitucci 1977.

⁴² Cichorius 1961, 257-261.

⁴³ Starr 1941, 66-74.

⁴⁴ Kienast 1966, 10-17.

⁴⁵ *CIL XVI* 1.

⁴⁶ *DA*, 1235 *sqq.*

⁴⁷ Martino 1937, 41, 1979, 4; Domínguez Cabrera 2005, 5.

⁴⁸ Moschetti 1988, 565.

Cuvântul *navis* indică la romani un concept ce reflectă o parte a lumii materiale. Ca să înțelegem evoluția semantică a termenului, am apelat la *Digesta* lui Justinian, ce a intrat în vigoare în 533⁴⁹. Aceasta cuprinde texte aparținând juristului latin Ulpian⁵⁰, care explică termenul de *navis* ca fiind orice ambarcațiune ce navighează. Ca urmare, prin *navum rectorem* romanii înțelegeau o construcție destinată a pluti pe apă, pentru a putea fi guvernată și pentru a servi ca mijloc de transport și de comunicare, indiferent care era mediul acvatic utilizat, mare, râu sau lac⁵¹, căci Ulpian spune textual: „*Navem accipere debemus sive in aliquo stagno naviget sive schedia sit*”⁵². În ceea ce privește textul citat, Fr. De Martino observa că Ulpian a utilizat un termen *schedia*, care e corespondentul grec pentru ceea ce romanii numeau *ratis* sau *lynter*⁵³, prezența unui termen grecesc fiind rezultatul, după opinia lui R. Richichi⁵⁴ a intervenției compilatorilor, mai ales că termenul mai apare o singură dată în sursele latine, la Festus⁵⁵.

La Ulpian⁵⁶ apare și un al doilea termen, *navigium*, explicând *iter navigii*, ca fiind parcursul ambarcațiunii. Astfel, *navigium* este sinonim cu *navis*, cum observă juristul latin, precizând și faptul că el include și termenul de *rates*, adică ambarcațiuni de tipul plutei sau bacului, întrucât și acestea sunt necesare navigației⁵⁷. Termenul *navigium* este introdus în contextul particular al navigației fluviale și include atât *naves*, cât și *rates*⁵⁸. Din păcate, spațiul restrâns al lucrării nu ne permite să analizăm acum în profunzime această problemă asupra căreia vom reveni însă cu altă ocazie.

Ceea ce ne interesează este faptul că până în secolul al II-lea, perioadă în care traficul maritim roman ajunge la apogeu, pare probabil că termenul de *navis* se referă doar la ambarcațiuni de o anumită capacitate, folosite la transporturi necesare în complexele activități comerciale ale timpului⁵⁹.

În perioada de apogeu a Imperiului, existența unor flote importante și a unei intense navigații maritime cu caracter comercial, a impus restricții privind conceptul juridic de navă, care se aplică doar ambarcațiunilor ce aveau un anumit tonaj. Către sfârșitul acestei perioade însă, reducerea treptată a tonajului⁶⁰, a determinat o revenire la sensurile inițiale ale conceptului. Astfel, au fost incluse din nou și ambarcațiunile mici ce au fost considerate ca urmare, tot nave⁶¹.

În altă ordine de idei, nava era calificată drept *res*⁶², având în vedere faptul că era înțeles ca *universitas factis* sau ca *universitas iuris*, conform unei construcții doctrinare neromane, grecești de fapt, după care există obiecte unice, dar și obiecte compuse, cum ar fi navele, edificiile, așa cum există și lucruri alcătuite din variate obiecte reunite sub un singur nume,

⁴⁹ Domínguez Cabrera 2005, 5, n. 10 și 11.

⁵⁰ Ulpian, *Digesta*, 14.1.1.6

⁵¹ Ulpian, *Digesta*, 14.1.6.

⁵² *Digesta* 14.1.1.6 Ulpian, 28 *ad ed.*

⁵³ De Martino 1937, 41 *sqq.*

⁵⁴ Richichi 2001, 2.

⁵⁵ Festus, *Glossaria Latina*, IV.

⁵⁶ Ulpian, 68 *ad ed.*, *Digesta* 43.12.1.1.4.

⁵⁷ Plescia 1993, 433 *sqq.*, Földi 1998, 179 *sqq.*

⁵⁸ Forcellini 1890, 340, *apud* Richichi 2001, 4.

⁵⁹ Vezi Rougè 1966, 327 *sqq.*

⁶⁰ Rougè 1966, 71 *sqq.*

⁶¹ Rougè 1966, 66-77, 83-87.

⁶² De Martino 1937, 41.

cum ar fi un popor, o legiune etc. În acest context, se disting două clase de *universitas*: *universitas facti*, alcătuită din *corpora ex distantibus*, de exemplu o turmă și *universitas iuris*, compusă din lucruri materiale și drepturi, ca de exemplu o moștenire⁶³. Conceptul roman de *res*, includea obiectul, adică tot ceea ce putea fi materia relațiilor juridice și cuprindea atât lucruri cât și drepturi, după cum observă P. Jörs și W. Kunkel⁶⁴. Navele era incluse în categoria bunurilor mobile (*res mancipi*), deși, pentru anumite efecte erau asimilate uneori, juridic, bunurilor imobile, cum se întâmplă în cazul violenței publice⁶⁵.

Juristconșulții romani aveau în vedere faptul că o navă este construită pentru a naviga, adică a se mișca și ca urmare trebuia inclusă între bunurile mobile, în timp ce din punct de vedere fizic mobilitatea nu poate primi o altă clasificare, atât timp cât destinul ei era de a se deplasa dintr-un loc în altul. Navele au ca și caracteristică, observa E. Gadolfo⁶⁶, indiviziunea de fapt și nu de drept (*individua est de facto, non iure*), văzută din punct de vedere economic și nu ca un criteriu natural. Pentru juriști, nava era un lucru compus, care interesa prin tot ce îl alcătuiește și nu prin elementele dispartate care-l compun, ceea ce înseamnă că ea este un corp juridic diferit și independent de acestea. În această perspectivă, toate ustensilele și instrumentele necesare navigării formează corp comun cu nava, care este un tot organic indivizibil, sunt identificate cu aceasta constituind împreună parte integrantă⁶⁷.

M. del Pino Domínguez Cabrera⁶⁸ atrage atenția asupra unei probleme importante – identificarea navei, în condițiile în care aceasta putea suferi, de-a lungul timpului în care era exploatată, diverse reparații, astfel, că se putea ca la un moment dat să fie schimbate toate instalațiile și aparatele de la bord⁶⁹.

În ceea ce privește echipajul, fiind o formațiune nouă în armata romană, instituție cu o tradiție îndelungată în acel timp, flota a recrutat provinciali⁷⁰, în general tineri, între 18-23 de ani, care erau atrași de stipendiile oferite, posibilitatea de obținere a cetățeniei romane, dreptul de *connubium* etc. Cel care a dat o formă definitivă privilegiilor veteranilor din flotă a fost împăratul Claudius⁷¹. Serviciul militar în cadrul flotei era încadrat la același nivel cu cele din infanterie și cavalerie⁷². Sub Augustus și Tiberius căpitanii și echipajele erau incluși în *familia imperatoris*⁷³.

După cum arată primele izvoare epigrafice, diplomele militare privind veterani *classarii* din baza de la Misena, erau auxiliari cu origine variată, iar A. Valvo⁷⁴ nu exclude posibilitatea să fi fost emise și pentru cei care își aveau baza de la Ravenna. Soldatul din miliția auxiliară care servea în flotă, *Sparticus Diuzeni (gregalis)*, beneficiarul primei diplome descoperite provenea dintre *bessi*, din Thracia, devenită provincie romană sub Claudiu, în 46,

⁶³ Miquel 1984, 63 *sqq.*

⁶⁴ Kunkel 1965, 111-114.

⁶⁵ Domínguez Cabrera 2005, 9.

⁶⁶ Gadolfo 1980, 118.

⁶⁷ Tedeschi 1899, 73.

⁶⁸ Cabrera 2005, 15.

⁶⁹ *Digestae*, 5.1.76.

⁷⁰ *DA*, 1222.

⁷¹ Valvo 2000, 151 *sqq.*

⁷² *CIL XVI*, 83.

⁷³ *DA*, 1222.

⁷⁴ Valvo 2000, 155 *sqq.*

la moartea lui Rhometalkes III⁷⁵. Marinarii (*classarii*), respectiv soldații (*militibus*), erau ca urmare provinciali, greci, sirieni, egipteni, daci etc. Dacii sunt atestați de numele unei quadrimere, *Dacicus*, aparținând flotei pretoriene (*Classis Praetoria Misensis Pia Vindex*), cu baza la Misena; sau illiri, cum a fost *classarius* de pe liburna Triton, *Verzo Themus*, simplu *miles*, mort la Brindisi⁷⁶, al cărui nume apare epigrafic și la Alburnus⁷⁷, la Salonae⁷⁸ și în Portul Liquentiae⁷⁹.

La bordul navei organizarea era de tip grecesc, întrucât cei mai buni ofițeri erau cei greci, putând accede pe diverse trepte, până la rangul de căpitan al unei nave militare (*magister navis*), secundul (*beneficiarius*) sau chiar șeful unui escadre (*navarchus*), care era echivalentul armatorului (*navicularius*, pentru navele comerciale)⁸⁰, printre ale cărui obligații nautice (*nautarum officii*) era și instruirea cotidiană a timonierilor (*gubernatoribus*), a vâslașilor (*remigibus*) și a soldaților navali (*militibus*)⁸¹. Acesta putea fi un *propraetore*, un pretor sau un consul și rangul era cel mai înalt posibil în marină, întrucât funcția de comandant al flotei (*praefectus classis* sau *legatus classis*) era accesibilă doar celor care erau cetățeni romani⁸², provenind din ordinul ecvestru⁸³. Nava pe care navigau aceștia se numea *naves praetoria*, fiind nava amiral și era recunoscută datorită unui stindard roșu sau purpuriu (*vexillum purpureum*) și celor trei felinare pentru noapte cu care era dotată. La dispoziția fiecărui prefect se aflau câte zece tribuni (*deni tribuni*)⁸⁴.

O. Fiebiger⁸⁵ presupunea că *navarchi* comandau zece unități și identifica în acestea *δεκαβοί* din flota italică⁸⁶. Comandantul naval era subordonat celui militar⁸⁷. M. G. Granino Cecere amintește faptul că nu există dovezi privind comanda unui singur *navarch* asupra unui detașament din flotă, o astfel de situație fiind documentată doar pentru perioada bizantină⁸⁸ și afirmă că echivalentul gradului de *navarchus* ar fi *τριβωνος λιβουρνων*, interpretat de autoare drept un oficial din armata terestră trecut temporar la marină⁸⁹. De altfel, pentru etapa următoare Principatului apare menționat și gradul de *navarchus princeps*⁹⁰, cel mai important între oficialii din flotă (vezi *cursus* naval al lui *Petronius Afrodysius* din Ravenna)⁹¹, având în vedere că acesta putea deveni imediat primpilat, cum s-a întâmplat cu *T. Flavius Antoninus* din Puteoli⁹², atestat ca primpilat al Legiunii I Adiutrix⁹³.

⁷⁵ *CIL* XVI 1.

⁷⁶ Marangio 1980, 216 *sqq.*

⁷⁷ Dacia – *CIL* III, 1269.

⁷⁸ Dalmația – *CIL* III, 9056.

⁷⁹ Caorle – *CIL* V, 1956.

⁸⁰ Vezi Bounegru 2002, 51 *sqq.*

⁸¹ Vegezio IV, XXXIII.

⁸² Vegezio IV, XXXII.

⁸³ Panciera 1968, 317, n. 22; Reddé 1986, 485.

⁸⁴ Vegezio IV, XXXII.

⁸⁵ Fiebiger 1893, 377 *sqq.*

⁸⁶ Vezi și Panciera 1968, 322, n. 40; Reddé 1986, 542.

⁸⁷ Adam 1978, 46-52.

⁸⁸ Starr 1960, 40.

⁸⁹ *AE* 1908, 259 *apud* Granino Cecere 1995, 291 nota 24.

⁹⁰ *CIL* X 86; *CIL* X 3348; *CIL* X 8215.

⁹¹ *CIL* XI 86 *apud* Reddé 1986, 542, nota 382

⁹² *CIL* X 3348.

În fapt, M. Reddé⁹⁴ a propus următoarea ierarhie în cariera unui ofițer din marină: *trierachus*, *navarchus*, centurion în flotă, grade atestate în sursele literare și epigrafice de secol I p.Chr.⁹⁵. Din păcate, pentru perioada dinastiei Iulia Caludia nu există mărturii privind ordinea ierarhică, care ne rămâne astfel necunoscută. Este posibil ca oficialii din flota de la Misena să se fi bucurat de același statut pe care îl aveau centurionii legionari, ceea ce ar fi însemnat că primeau un *stipendium* echivalent cu cel pe care îl primeau *primi ordines* legionari, adică cca 13.500 până la 27.000 sesterți anual în perioada dintre domnia lui Augustus și cea a lui Domitian⁹⁶. Unii specialiști, ca R. K. Sherk⁹⁷ de exemplu, consideră că din cauza structurii organizaționale a Principatului, era inevitabil ca ofițerii cu responsabilități privind eficiența forțelor armate și cei din birourile administrative importante să ocupe posturile prin rotație. R. Saller⁹⁸ și J. B. Campbell⁹⁹ sunt de părere că pentru *equites* nu exista o politică de specializare și nici modele sau scheme de promovare în carieră. Totuși, M. Żyromski¹⁰⁰, își exprimă convingerea că în situații vitale pentru frontierele Imperiului, în Germania, Moesia, Pannonia, Syria și Britannia, împărații au renunțat la politica rotației constante pe posturi a ofițerilor provinciali. În același timp, vorbind despre specializare în administrația Imperiului, același specialist prezintă ca un exemplu bun situația comandanților flotei italiice – *praefectus classis praetoriae Ravennatis*, *praefectus classis praetoriae Misenensis*, membri ai acelui *ordo equester*¹⁰¹, model pe care însă R. Saller¹⁰² îl considera dimpotrivă, negativ privind specializarea, căci dintre 13 prefecti cunoscuți, doar *L. Iulius Vehilius Gratus Iulianus* și *Q. Baienus Blassianus* comandaseră inițial flote provinciale, primul *Classis Pontica*, ajungând apoi *praefectus classis praetoriae Ravennatis* și în cele din urmă *praefectus classis praetoriae Misenensis*, iar cel de-al doilea *Classis Britannica* și apoi direct *praefectus classis praetoriae Misenensis*.

M. Żyromski¹⁰³ mai adaugă la acestea încă nouă nume, printre care *P. Aelius Marcianus*, *praefectus classis Syriaca* și apoi *praefectus classis Moesica* și alte opt, *M. Calpurnius Seneca Fabius Turpio Sentinatianus*, *Claudius Diognetus*, *P. Cominius Clemens*, *T. Furius Victorinus*, *M. Gavius Maximus*, *Sex. Lucilius Bassus*, *Cn. Marcius Rustius Rufinus* și *Tuticanus Capito*, toți aceștia având, pe rând, gradul de *praefectus classis praetoriae Ravennatis* și apoi pe cel de *praefectus classis praetoriae Misenensis*. Această situația l-a condus pe autorul menționat la ideea că postul de *praefectus classis praetoriae Ravennatis* era considerat în epocă preliminar celui de de *praefectus classis praetoriae Misenensis*¹⁰⁴.

Căpitanul unei nave de război era *praefectus navis*¹⁰⁵, iar *magister navis*¹⁰⁶ avea ca atribuții supervizarea întregii activități de la bordul navei, asigurând buna funcționare, de la

⁹³ Reddé 1986, 546.

⁹⁴ Reddé 1986, 546.

⁹⁵ Tacitus, *Annale*, 14, 8; *AE* 1978, 257; Montanari 1977, 21-27.

⁹⁶ Speidel 1992, 100-106.

⁹⁷ Sherk 1971, 110.

⁹⁸ Saller 1982, 99.

⁹⁹ Campbell 1984, 331.

¹⁰⁰ Żyromski 1994, 64.

¹⁰¹ Żyromski 1994, 67 *sqq.*

¹⁰² Saller 1982, 63.

¹⁰³ Żyromski 1994, 68.

¹⁰⁴ Żyromski 1994, 68.

¹⁰⁵ Tit. Livius, XXXVI, 44; Florus, II, 5.

primirea pasagerilor și până la achiziționarea de provizii sau angajarea marinarilor¹⁰⁷. În lipsa acestuia atribuțiile erau preluate de *gubernator*¹⁰⁸. Căpitanul comandant al unei trirame, principala navă de război la romani, cu un echipaj de cca. 200 de oameni, era trierarchul¹⁰⁹. Deseori, aceștia erau liberi și sclavi imperiali, după cum o dovedesc textele câtorva zeci de inscripții¹¹⁰.

Fiecare navă dispunea de un echipaj din *classiari*, cei care se ocupau de administrarea în cele mai bune condiții a navei, cum ar fi: *gubernatores*, *ducator*, *proretae* (indicatorii de rută), *pausarii*, *nauphilaces*, marinarii care se ocupau de întreținerea navei, *curator*¹¹¹, *fabrii* (tâmplari), *dolabrarii* (maestri cioplitori), *coronarii*, cei care confecționau ghirlande și coroane ce împodobeau nava, *symphoniacus*, cum a fost cel al trierei *Quadriga*, din Brindisi¹¹², sunătorii din corn și tube, care transmiteau mesaje și ordine, cei care cu ajutorul unui *portisculus*, mențineau ritmul vâsleșilor, *diaetarius*, contabilul pentru *magister navis* sau secretarul care arhiva informația la bord, după cum crede J. Rougé¹¹³, medici, scribi ș.a.

Gubernatores (timonieri) erau responsabili de deplasarea navei¹¹⁴, prin ordine date marinarilor ce se ocupau de manevrarea velelor, a ramelor și a timonei, după cum ne lasă să înțelegem Seneca¹¹⁵, aceștia preluând personal timona în cazul unor manevre dificile¹¹⁶. Dacă C. Moschetti admite că termenul de gubernator era echivalent cu grecescul *kybernetes* și putea desemna persoana care în mod fizic, manevra timona, în *Digesta*¹¹⁷ termenul desemnează o persoană care are atribuții specifice la bordul navei.

Termenul *ducator* (pilotul) este rar utilizat în latina clasică, iar uneori a fost considerat sinonim cu cel de *dux* (comandant) sau cu cel de căpitan de navă, cu *dominus navis* (proprietarul vasului) în sens strict¹¹⁸. În același timp *dominus navis* e sinonim cu armatorul, adică persoana care tehnic primea numele de *exercitor* sau *navicularius*¹¹⁹.

Exercitor navis (în grec. *naukleros*) era cel care exploata economic nava, care era în proprietatea sa sau avea asupra ei drept de arendă sau de uzufruct¹²⁰. Este interesant faptul că în perioada domniilor lui Hadrian (117-138) și Antoninus Pius (138-161) se foloseau termenii *exercitor* și *dominus navis*, după cum o atestă *Digeste*¹²¹. În *Faptele Apostolilor* (27, 11) este menționat un *exercitores* (gr. *naukleroi*), care călătorea la bordul navei. De asemenea, găsim o astfel

¹⁰⁶ *Digeste*, IV, IX, 1, 2; XIV, I, 1, 1.

¹⁰⁷ Rougé 1966, 240; 1986, 111 *sqq.*

¹⁰⁸ Moschetti 1966, 15 *sqq.*

¹⁰⁹ Casson 1971, 141-147, 310-314.

¹¹⁰ Weaver 1972, 10.

¹¹¹ *CIL* XIV 4626, care-l menționează în funcția de *Curator navium Karthaginensium* pe L. *Caelius Aprilis Valerianus*.

¹¹² *CIL* IX, 43.

¹¹³ Rougé 1966, 219, 244.

¹¹⁴ Moschetti 1966, 15 *sqq.*

¹¹⁵ Seneca, *Epistolae ad Lucilium* 95, 7.

¹¹⁶ Casson 1971, 318 nota 80.

¹¹⁷ *Digesta*, IX, 2, 29, 2.

¹¹⁸ Suárez de Mendoza 1751, 162, *apud* Simeón 2001, 6, nota 20.

¹¹⁹ Behrends *et alii* 1995, 753.

¹²⁰ Ulpian 28; *Digeste*, XVI, I, 1, 15.

¹²¹ *Digeste*, XIV, I, 1, 7, lib 8 *questiones*.

de informație la Plutarh¹²². Din alte surse aflăm că acesta nu era mereu la bordul navei, chiar dacă călătorea cu ea¹²³ și ca urmare nu putea interveni în determinarea deplasării acesteia. Existența unui grup de armatori (*domini navium*) de origine sardă și africană, atestat la Ostia, în 173 p.Chr., l-a condus pe A. Mastino¹²⁴ la ideea existenței unei asociații de întreprinzători maritimi în relație cu alte asociații africane (*Turris Libisonis*) în perioada domniei lui Marcus Aurelius.

Pe lângă armatori, constructori și stăpâni ai navei (*domini navium*), existau și *curatores navium marinarum*, precum și *curatores navium annualium*, cum sunt cei atestați epigrafic la Ostia¹²⁵. Aceștia erau subordonați, după cum credea L. Paschettó¹²⁶, unui *curator portus* și coordonau activitățile de construcție și reparație încredințate unor *fabri navales*.

Mai existau la bord *miles*, *classarius*, în cazul navelor militare, cum a fost Verzo fiul lui Themis de pe liburna Triton, mort la Brindisi¹²⁷.

În ceea ce îi privește pe medici și scribi, aceștia primeau stipendii duble pentru că profesau pe nave militare.

Se cunoaște faptul că la Ostia a funcționat Forul Corporațiilor cu 58 de *officinae* de *naviculari* și *negotiantes*, numite *stationes*¹²⁸, datând din prima perioadă a domniei lui Augustus. Mozaicurile păstrate aici amintesc de *Naviculariorum Lignariorum*, *Naviculari Misnenses hic*, *Navicular Diarri*, *Stat. Sabratensium*, *Naviculari et negotiantes de suo*, *Naviculari Gunsmitani de suo*, *navicul. Karthag (iniensium). de suo*, *Navic. Turrani*, atestați în primii ani ai dinastiei Severilor, *Naviculari Africani*, *Navicul. Et negotiatores Karalitani* (transportatori maritimi originari din Carales) ș.a.¹²⁹.

¹²² Plutarh, *Pompeyo*, 73, 3.

¹²³ Demostene, în *Lacritum* 35, 10, 11, 18, 20.

¹²⁴ Mastino 2005, 186.

¹²⁵ *CIL XVI*, 363, 409, 364.

¹²⁶ Paschettó 1912, 210.

¹²⁷ Marangio, 1988, 197, 225, n. 2, 43, tavv. 35/4, 40/3.

¹²⁸ Paschettó 1912, 207-227; Becatti 1959, 1, 2, 4, 34, 43, 277, 430.

¹²⁹ Becatti, 1959, 82, n. 128, *apud* Blazquez Martinez, Garcia-Gelabert Perez 1990-1991, 113.

Bibliografie

- Adam, P. 1978, *La guerre navale en Méditerranée*, Dossiers de l'Archéologie 29, Paris, Dijon, 46-52.
- Aricescu, A. 1982, *Gubernator*, în Tudor, D. (ed.), *Enciclopedia civilizației romane*, București, 359.
- Becatti, G. 1959, *Scavi di Ostia, I, Mosaici*, Roma.
- Behrends, O., Knütel, R., Kupisch, B., Seiler, H. H. 1995, *Corpus iuris Civilis. Text und Übersetzung, 2*, Heidelberg.
- Blázquez Martínez, J. M., García-Gelabert Pérez, M. P. 1990-1991, *El transporte marítimo según las representaciones de los mosaicos romanos, relieves y pintura de Ostia*, Lucentum 9-10, Varșovia, 111-121.
- Bounegru, O. 2002, *Comerț și navigatori la Pontul Stâng și Dunărea de Jos (sec. I-III p. Chr.)*, Constanța.
- Bounegru, O. 2006, *Trafiquants et navigateurs sur le Bas Danube et dans le Pont Gauche à l'époque romain*, Wiesbaden.
- Bueno, M. M. 2001-2002, *El monumento como fuente documental: la materialidad útil*, Saldvie 2, Zaragoza, 247-266.
- Carro, D. 2003, *Glossario marinaresco latino*, în *Fasti Navali, glossario e sommario*, XII, I, Roma, 3-18.
- Casson, L. 1971, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, New Jersey.
- Casson, L. 1991, *The Ancient Mariners. Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*², Princeton Paperbacks.
- Campbell, J. B. 1984, *The Emperor and the Roman Army 31 B.C. – A.D. 235*, Oxford.
- Cichorius, C. 1961, *Marineoffiziere Oktavians*, în *Römische Studien*², Stuttgart, 257-261.
- D'Arms, J. H. 1970, *Romans on the Bay of Naples and other Essays on Roman Campania*, Cambridge.
- De Martino, Fr. 1937, *Note di Dirritto Romano Marritimo*, Rivista del Dirritto della Navigazione 3, 1-2, I, Milano, 41-61, 179-188.
- De Martino, Fr. 1980, *La nave nel Dirritto Romano*, Geneva.
- Domićkunić, A. 1995-1996, *Classis Praetoria Misenatium s posebnim obzirom na mornare podrijetlom iz Dalmacije i Panonije*, VjesnikZagreb 28-29, 1, 39-72.
- Dominguez Cabrera, M. P. 2005, *Aproximación a la formulación jurídica del concepto de buque*, Mercatoria 4, 2, Bogotá, 1-21.
- D'Ors, Á., Hernandez-Tejero, F., Fuenteseca, P. G., Garrido, M., Burrillo, J. 1975, *El Digesto de Justiano, I, Constituciones preliminares y Libros 1-19*, Pamplona.
- Duval, P.-M. 1949, *La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus*, MÉFRA 61, 1, 13, 119-149.
- Fiebiger, O. 1893, *De classium Italicarum historia et institutis*, Leipziger Studien zur classischen Philologie 15, Leipzig, 277-317.
- Florescu, G. 1946, *Un nou document privitor la flota romana de pe Dunărea moesică*, RIR 16, 10-15.
- Földi, A. 1998, *La responsabilità dell'avente potestà per atti compiuti dall'exercitor suo sottoposto*, SDHI 64, 179 -202.
- Forcellini, A. 1890, *Lexicon totius Latinitas*, IV, Padova.

- Gandolfo, E. 1980, *La nave nel Diritto Romano*, Genova.
- García Garrido, M. J. 1995, *Derecho Privado Romano*⁶, Madrid.
- García Garrido, M. J. 2001, *El comercio, los negocios y las finanzas en el mundo romano*, Madrid.
- Granino Cecere, M. G. 1995, *C. Iulius Aug. L. Hilarus, Navarhus*, ZPE 109, 289-297.
- Gassend, J.-M., Giacobbi-Lequement, M.-F., Joulain, J.-M., Lambert, L. 1986, *Le graffito de Cucuron (Vaucluse): un navire sous voiles figuré sur un panneau d'enduit peint*, Archeonautica 6, Paris, 9-30.
- Heurgon, J. 1980, *Rome et la Méditerranée occidentale jusqu'aux guerres puniques*, Paris.
- Ibba, A. 2005, *L'esercito e la flotta*, in Mastino A. (ed.), *Storia della Sardegna antica*, Edizioni Il Maestrale, Nuoro.
- Jörs, P., Kunkel, W. 1965, *Derecho Privado Romano*, Barcelona, Madrid.
- Jörs, P., Kunkel, W. 1973, *Historia del Derecho Romano*, Barcelona, Madrid.
- Houston, G. 1988, *Ports in Perspective Some Comparative Materials on Roman Merchant Ships and Ports*, AJA, 553-564.
- Kienast, D. 1966, *Untersuchungen zu der Kriegesflotte der Römischen Kaiserzeit*, Bonn.
- Marangio, C. 1988, *Epigrafi latine inedite dal Salento romano*, Studi di Antichità 5, Lecce, 211-223.
- Marangio, C. 1988, *Nuove iscrizioni dalla necropoli romana di via Cappuccini in Brindisi*, in Marangio, C. (ed.), *La Puglia in età repubblicana. Atti de I Convegno di Studi della Puglia Romana (Mesagne 1986)*, Galatina, 191-231.
- Mastino, A. (coord.) 2005, *Storia della Sardegna antica*, II, Edizioni Il Maestrale, Nuoro.
- Miquel, J. 1984, *Lecciones de Derecho Romano*, Barcelona.
- Mommsen, Th. 1887, *Römisches Staatsrecht*, I-III, Berlin.
- Montanari, G. B. 1977, *Stele funeraria romana da San Severo*, Felix Ravenna 113-114, Ravenna, 21-27.
- Moschetti, C. M. 1966, *Gubernare navem, gubernare rem publicam. Contributo alla storia del diritto marittimo e del diritto pubblico romano*, Quaderni di Studi Senesi 16, Milano, 103-115.
- Moschetti, C. M. 1988, *Nave*, in *Enciclopedia del Diritto*, XXX, Milano.
- Morales, J. R. 1999, *Tutela navis e Isis Pelagia en el Satyricon*, Revista de Ciencias de las Religiones 4, Madrid, 205-224.
- Pagliara, C. 1971-1973, *La grotta Porcinara al Capo di S. Maria di Leuca*, Annuario di Lecce 6, Lecce, 5-67.
- Palme, B. 1994, *Die classis Alexandrina und der kurios der Gellia Didyme. Zwei Bemerkungen zu BGU III 709*, ZPE 101, 87-95.
- Pancierà, S. 1956, *Liburna (rassegna delle fonti, caratteristiche della nave, accezioni del termine)*, Epigraphica 18, Milano, 130-156.
- Pancierà, S. 1968, *Gli schiavi nelle flotte augustee*, in *Atti Convegno internazionale di Studi sulle Antichità di Classe, Ravenna 14-17 ottobre 1967*, Ravenna, 313-330.
- Paschettó, L. 1912, *Le corporazioni, Ostia, Colonia Romana. Storia e monumenti*, Dissertazione, Pontificia Accademia romana D'Archeologia, Roma.
- Pelling Chr. 2008, *The Triumviral Period, Fellow and Praelector in Classics*, in Bowman, A. K., Champlin Ed., Lintott A. (eds.), *The Cambridge Ancient History*, X, *The Augustan Empire, 43 B.C.-A.D. 69*, Cambridge University Press.

- Plescia, J. 1993, *The roman Law on Waters*, XXI, *Index: International Survey of Roman Law*, Naples, 433.
- Purcell, N. 1998, *Alla scoperta di una costa residenziale romana: il litus Laurentinum e l'archeologia dell'otium*, în Lauro M. G. (ed.) *Castelporziano*, III, *Campagne di scavo e restauro 1987-1991*, Viella, Roma, 11-32.
- Reddé, M. 1986, *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire romain*, Ecole française de Rome, Rome-Paris.
- Reddé, M. 1998, *La marine militaire romaine du Bas-Danube*, JRA 11, 631-634.
- Reid, J. 2005, *Auguste vu par lui-même et par les autres*, Neuchâtel.
- Richichi, R. 2001, *L'inquadramento della nave nelle categorie delle « res » in diritto romano*, Rivista di Diritto Romano 1, <http://www.ledonline.it/rivistadirittoroanno/>
- Rostovtzeff, M. 1977, *ROMA. De los origenes a la última crisis*, Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- Rougé, J. 1966, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain. Ports. Routes. Trafic*, Paris.
- Rougé, J. 1975, *La marine dans l'Antiquité*, Paris.
- Rougé, J. 1981, *Ships and Fleets of the Ancient Mediterranean*, Wesleyan University Press.
- Rouland, N. 1977, *Les esclaves romains en temps de guerre*, Bruxelles.
- Saller, R. P. 1980, *Promotion and Patronage in Equestrian Careers*, JRS 70, 44-63.
- Saller, R. P. 1982, *Personal and patronage under the Early Empire*, Cambridge.
- Sander, E. 1957, *Zur Rangordnung des römischen Heeres: die Flotten*, Historia 6, 346-353.
- Sherk, R. K. 1971, *Specialization in the provinces of Germany*, Historia 20, 110-121.
- Simeón, M. P. 2001, *La responsabilidad del naviero por abordaje en el Derecho Romano clásico*, Barcelona.
- Spiedel, M. A. 1992, *Roman Army Pay Scales*, JRS 82, 87-106.
- Suárez de Mendoza, J. 1751, „*Commentarii ad Legem Aquiliam*” *G. Meerman Thesaurus*, La Haya.
- Starr, Ch. G. 1960, *The Roman Imperial Navy, 31 B.C.-A.D. 324*, Cambridge.
- Starr, Ch. G. Jr. 1975, *The Roman Imperial Navy, 31 B.C.-A.D. 324*, Westport, Connecticut, Greenwood Press.
- Starr, Ch. G. Jr. 1989, *The influence of Seapower on Ancient History*, Oxford.
- Tedeschi, G. 1899, *El dirritto marittimo dei Romani*, Montefiascone.
- Thiel, J. H. 1946, *Studies on the History of Roman Sea-Power in Republican Times*, Amsterdam, North Holland Publishing.
- Thiel, J. H. 1954, *A History of Roman Sea Power before the Second Punic War*, Amsterdam.
- Uggeri, G. 1988, *Il porto di Brindisi*, în Marangio C. (ed.), *La Puglia in eta repubblicana. Atti de I Convegno di Studi della Puglia Romana (Mesagne 1986)*, Galatina, 47-64.
- Valvo, A. 2000, *I Diplomi militari e la politica di integrazione dell'imperatore Claudio*, în *Atti de Convegno di Studi della Puglia Romana*, Galatina, 151-167.
- Vitucci, G. 1977, *Classis Misernatium. Qualque problema storico-antiquario*, în *Atti del Convegno Internazionale I Campi Flegrei nell'archeologia e nella storia, Roma 4-7 maggio 1976*, Roma, 181-183.
- Viereck, H. D. L. 1975, *Die römische Flotte. Classis Romana*, Herford, Koehlers Verlagsgesellschaft MBH.

- Żyromski, M. 1994, *Specialization – The Hidden Feature of the Roman Provincial Administration*, *Pomoerium* 1, Varșovia, 63-68.
- Yébenes, P. S. 1998, *Los stratores en el ejército romano imperial. Funciones y Rangos*, Madrid.
- Yébenes, P. S. 2000, *El epitafio de un soldado de Miseno y los stratores*, *Gerión* 18, Madrid, 593-599.
- Weaver, P.R.C. 1972, *Familia Caesaris. A Social Study of the Emperor's Feedmen and slaves*, Cambridge, University Press.
- Webster, G. 1969, *The Roman Imperial Army*, London.
- Wickert, L. 1949-1950, *Die Flotte der römischen Kaiserzeit*, *Würzburger Jahrb. Altertumswissenschaft* 4, 105-111.

Mihaela-Denisia Liușnea
Universitatea „Dunărea de Jos”
Facultatea de Istorie, Filosofie și Teologie
Str. Domnească, nr. 47
800008, Galați
Tel. 0236-415 641
denisialiusnea@yahoo.it