



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ

Nr. 25765

Data: 16.03.2020

ACCIDENTE NAVALE

2020

SERVICIUL SIGURANȚA NAVIGAȚIEI

Page 1 of 1

CUPRINS:

INTRODUCERE	3
1. GESTIUNEA DATELOR REFERITOARE LA EVENIMENTELE DE NAVIGAȚIE	3
2. ACCIDENTE NAVALE PRODUSE ÎN 2020.....	5
3. ACCIDENTE GRAVE ȘI FOARTE GRAVE.....	8
4. ACCIDENTE MAI PUȚIN GRAVE ȘI INCIDENTE.....	10
5. CAUZELE ACCIDENTELOR.....	11
6. ACCIDENTE PE TIPURI ȘI ZONE.....	12
7. URMĂRILE ACCIDENTELOR.....	14
8. CONCLUZII.....	14
9. MĂSURI PRIVIND CREȘTEREA SIGURANȚEI NAVIGAȚIEI ȘI REDUCEREA RISCULUI DE PRODUCERE A ACCIDENTELOR DE NAVIGAȚIE	14
10. SITUAȚIA PE TIPURI DE ACCIDENTE (total maritime și ape interioare)	15
11. SITUAȚIA COMPARATIVĂ URMĂRI ACCIDENTE 2015 - 2019	15

INTRODUCERE

În acest raport, elaborat de Serviciul Siguranța Navigației (SSN) din cadrul Autorității Navale Române, se prezintă statistici și comentarii despre accidentele de navigație și incidentele care s-au înregistrat în perioada anului 2020, în apele naționale navigabile ale României. Datele sunt colectate de la căpitaniiile zonale.

Toate accidentele de navigație indiferent de gravitatea lor se cercetează din punct de vedere al siguranței navigației.

Totodată, în cazul producerii unui accident de navigație, autoritățile competente legal sesizate sunt obligate să intervină și să ia măsurile necesare pentru stabilirea împrejurărilor în care a avut loc accidentul de navigație, strângerea probelor privind natura și consecințele acestuia, identificarea făptuitorilor și determinarea răspunderilor.

Ofițerii de căpitanie din cadrul Serviciilor de Siguranță a Navigației sunt organe de specialitate care sunt abilitate prin lege (art. 134 din OG nr.42/1997 și art. 55 din NCPPP) să cerceteze accidentele de navigație și situațiile de pericol care se produc în apele naționale navigabile și să ia măsuri pentru limitarea, sau după caz, înlăturarea consecințelor acestora.

Căpitaniiile de port acționează din oficiu sau la sesizare, prin ofițerii de căpitanie care le reprezintă (ofițeri din cadrul SSN), atât ca organe de cercetare administrativă, cât și ca organe speciale de cercetare penală.

1. GESTIUNEA DATELOR REFERITOARE LA EVENIMENTELE DE NAVIGAȚIE

Toate evenimentele de navigație pe căile navigabile interioare sunt introduse de ofițerul de căpitanie desemnat, în aplicația electronică Calamity Abatement, din sistemul RoRIS.

Aplicația electronică pentru raportarea accidentelor de navigație (Calamity Abatement) din sistemul RORIS are ca rol :

- gestiunea datelor referitoare la evenimentele de navigație care apar pe Dunăre sau care pot afecta navigația pe sectorul românesc al acesteia;
- informarea autorităților interesate și abilitatea de a interveni pentru a remedia situația creată de evenimentele de navigație;
- prevenirea și reducerea efectelor provocate de acestea;
- evaluarea situației;

Aplicația permite legături rapide către paginile de interes și informări cu privire la numărul evenimentelor de navigație și numărul de informări și notificări referitoare la acestea, primite sau trimise.(Figura 1)

2. ACCIDENTE NAVALE PRODUSE ÎN 2020

În condițiile de trafic naval existente, în apele naționale au avut loc **127 de accidente** în care au fost implicate un număr de **157 nave** (Tabel 1 și Figura 2).

Conform OUG nr. 87/2011 pentru efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor din sectorul de transport maritim și Ordinului MTI nr. 84/2010 privind publicarea acceptării Codului de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigația privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime (Codul de investigație a accidentelor), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.255(84) a Comitetului Securității Maritime din 16 mai 2008, **accident naval** înseamnă un eveniment care are ca rezultat unul din următoarele:

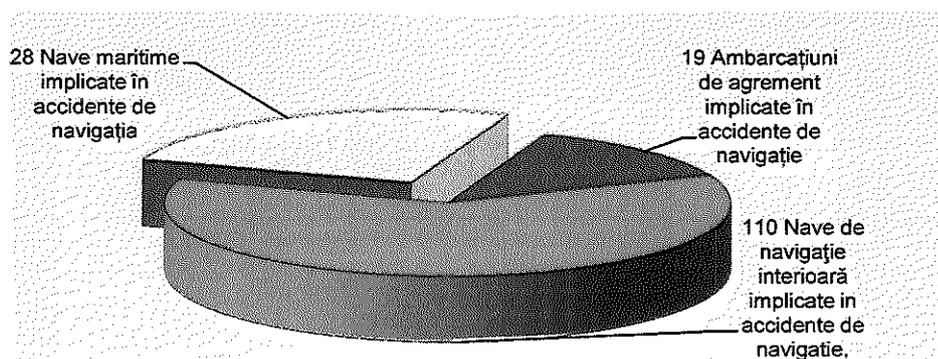
- moartea, rănirea serioasă a unei persoane cauzată de, sau în legătură cu operațiunile unei nave;
- pierderea unei persoane de la bordul unei nave, care este cauzată de, sau în legătură cu operațiunile unei nave; sau
- pagube materiale la o navă; sau
- eșuarea sau incapacitatea de manevră a unei nave, scoaterea din funcțiune sau implicarea unei nave într-o coliziune;
- pagubele materiale cauzate de, sau în legătură cu operațiunile unei nave; sau:
- pagubele produse mediului de avariile unei nave sau de o navă la, sau în legătură cu operațiunile unei nave.

Tabel 1. Accidente după tipul de nave care au fost implicate în accidente în anul 2020:

Nave maritime implicate în accidente de navigație	28, nave 17,8 %
Nave de navigație interioară implicate în accidente de navigație	110 nave 70,06 %
Ambarcațiuni implicate în accidente de navigație	19 ambarcațiuni 12.10 %

Se observă o pondere mai mare a accidentelor în care au fost implicate navele de navigație interioară, explicată prin traficul mult mai mare al acestor nave în comparație cu navele maritime.

Figura 2. Situația accidentelor în 2020 pe tipuri de nave implicate

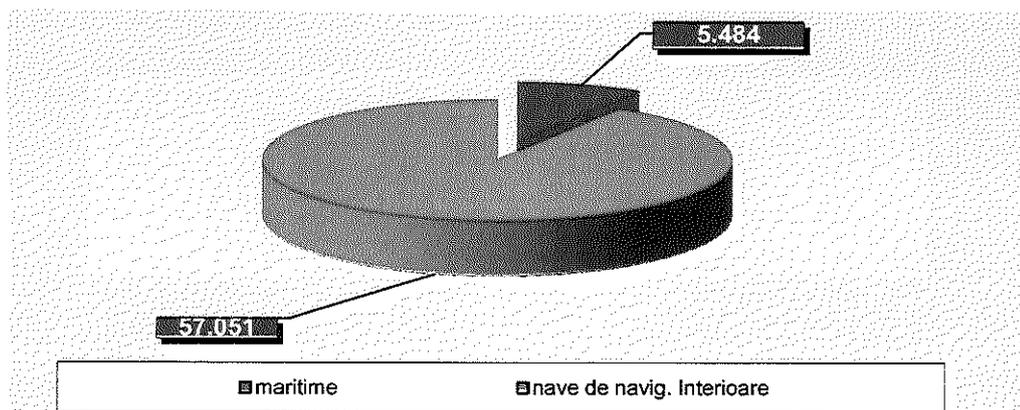


În anul 2020, au intrat în porturile românești un număr de **62.535** nave de navigație interioară și maritime, din care **57.051** au fost nave de navigație interioară, reprezentând **91.24%** și **5.484** nave maritime, reprezentând **8.76%**. (Figura 3).

Numărul total al navelor de navigație interioară și maritime ieșite din porturile românești au fost 61.905 nave, din care 56.503 nave de navigație interioară, reprezentând 91.27% și 5.402 nave maritime reprezentând un procent de 8.73%.

Graficul confirmă raportul dintre numărul de nave de navigație interioară, net superior numărului de nave maritime care au intrat în porturile românești în anul 2020,

Figura 3. Situația navelor intrate în porturi românești în anul 2020, pe tipuri de nave



Raportat la numărul total al navelor de navigație interioară intrate și ieșite, în și din porturile românești (113.554 nave), un procent 0.11% din acestea au fost implicate în accidente, iar în cazul navelor maritime din totalul de **10.886** nave intrate și ieșite, în și din porturile românești, un procent **0,27%** nave au fost implicate în accidente. Este știut faptul că manevrele de intrare și ieșire din porturi implică riscuri mai mari de accidente din cauza condițiilor restrictive de manevră și a densității crescute a numărului de nave la un moment dat.

Din punct de vedere juridic cercetarea se face de compartimentul de cercetare al căpitaniei în a cărei zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, sub coordonarea Parchetului și asistența metodologică a Serviciului Siguranța Navigației – ANR, dacă este cazul.

Odată încheiat dosarul de cercetare al unui eveniment de navigație se întocmește **referatul de încheiere a cercetării** care este transmis și către Serviciul Siguranța Navigației din cadrul ANR, referat în care sunt evidențiate cele mai importante capitole din cadrul cercetării. Acesta trebuie să cuprindă date, observații, **recomandări** și **concluzii** din punct de vedere al siguranței navigației.

Sunt redată mai jos, spre exemplificare, capitolele referatului:

REFERAT DE ÎNCHEIERE A CERCETĂRII

Căpitan de port specialist, în temeiul art.134 din OG nr.42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, studiind dosarul nr. /, privind evenimentul de navigație produs la data de, orele, pe Dunăre - km.flv....., în portul... , travers Midia la 3 Mm de țarm...., se vor da date cât mai exacte.... în urma căruia s-a produs coliziunea între navele, eșuarea navei..... , am constatat următoarele:

Rezumatul faptelor premergătoare evenimentului:

(va cuprinde date succinte premergătoare producerii evenimentului naval);

Date despre nava

Numele :	Pavilion:
Tipul :	Port/nr. înmatriculare: /
IMO/ENI: /	Armator/Operator: /
Constructor :	Deplasament/capacitate: /
Putere totală:	Comandant/Conducător navă:
L max.:	B max.:
T max.:	Bord liber:
Numărul maxim de persoane admise:	Total marfă:
Port plecare:	Port destinație:
Act de naționalitate:	eliberat la data de:
Zonă de navigație/sector de navigație: /	
Societate de clasificare:	
Mod exploatare navă căi navigabile interioare:	

Inspekția PSC/FSC

(sau alte rapoarte de inspecție/permise de navigație, după caz);

Echipaj:

(structura, naționalitate, documentele personalului navigant, vechimea la bord, vechimea în meserie/funcție, programul de lucru la bord);

Situația meteo:

(înainte de producerea evenimentului și până la finalizarea evenimentului, sursa informațiilor);

Desfășurarea/sucesiunea faptelor (în detaliu), până la producerea evenimentului:

(conform jurnalelor, conform declarațiilor echipajului, conform declarațiilor martorilor, precum și a altor probe etc.);

Producerea evenimentului. Pagube.

(oamenii răniți, morții și avariile la navă vor fi nominalizate);

Desfășurarea (succesiunea faptelor), după producerea evenimentului:

Analiza evenimentului (pe baza probelor). Cauze.

(detalii);

Rezultatul cercetării evenimentului (concluzii):

(neclarități în informațiile furnizate, neconcordanțe în declarații, neconcordanțe între datele furnizate de echipaj și aparatura de înregistrare de la bord și/sau de la uscat, activitatea desfășurată de persoanele implicate în eveniment înainte, în timpul și după producerea acestuia).

Recomandări:

(ce măsuri trebuie luate cum să acționeze pentru evitarea producerii unor evenimente similare);

Data _____

Semnătura _____

L.S.



La sfârșitul anului 2020, situația centralizată pe căpităniile zonale a dosarelor de cercetare a accidentelor de navigație se prezintă astfel:

DOSARE DE CERCETARE / CĂPITĂNIA ZONALĂ	Constanța	Tulcea	Galați	Giurgiu	Drobeta Tr.Severin	TOTAL ANR
Dosare din anul anterior:	11	0	2	3	1	17
_dosare deschise în anul 2020	56	10	20	3	26	115
_dosare primite de la alte organe	1	0	4	0	0	5
_proteste de mare	50	0	0	0	0	50
_rapoarte de avarie	10	0	6	4	4	24
Total dosare în perioada de raportare:	68	10	26	6	27	137
din care:	10	2	8	0	0	20
_trimise la parchet						
_preluate de poliție	0	0	1	0	0	1
_finalizate cu amendă	2	3	9	1	9	24
_finalizate cu viză cu declarații	2	0	4	3	5	14
_vizate fără declarații	52	0	2	0	10	64
_dosare ramase în lucru	11	0	2	3	1	17

3. ACCIDENTE GRAVE ȘI FOARTE GRAVE

Conform OUG nr. 87/2011 pentru efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor din sectorul de transport maritim și Ordinului MTI nr. 84/2010 privind publicarea acceptării Codului de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigația privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime (Codul de investigație a accidentelor), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.255(84) a Comitetului Securității Maritime din 16 mai 2008:

- **Accident foarte grav** înseamnă un accident la o navă care implică pierderea totală a navei, pierderea de vieți omenești sau poluare severă;
- **Accident grav** este un accident care nu este categorisit ca fiind foarte grav și care poate implica: incendiu, explozie, eșuare, coliziune, pagube produse de vreme rea, pagube produse de gheață, fisuri în corpul navei sau suspectarea defecțiunilor la corp, ce au condus la pagube structurale afectând starea de navigabilitate cum ar fi spargerea corpului navei sub apă, imobilizarea motoarelor principale, pagube extinse la spațiile de cazare, poluare și/sau avarii care necesită remorcare și/sau asistență de la uscat.

În anul 2020 s-au produs **28** accidente grave și foarte grave, reprezentând **22.05%** din numărul total de accidente, din care:

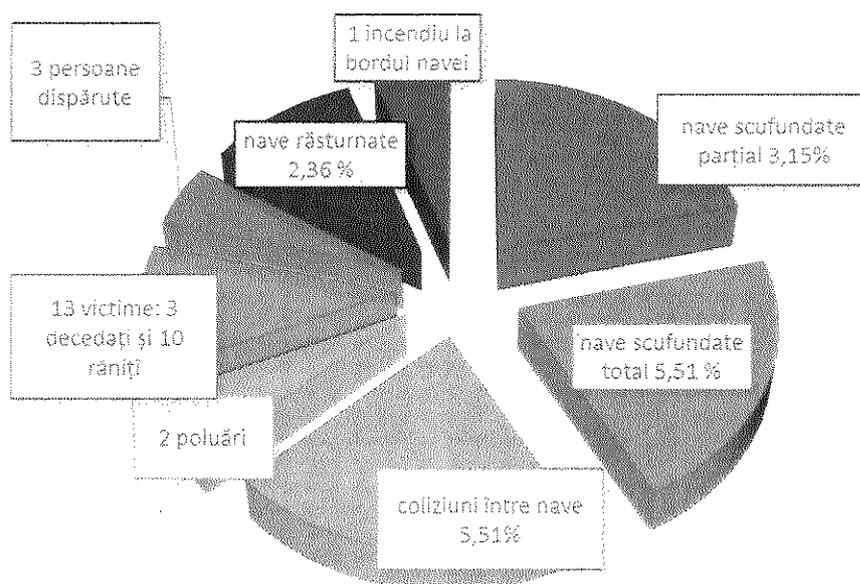
14 accidente foarte grave, reprezentând:

- Un incendiu la bordul navei SOBRAY, pav.Rusia.
- 3 accidente în care au fost implicate ambarcațiuni de agrement (un sky jet răsturnat, o ambarcațiune răsturnată și una scufundată) – 3 persoane decedate;
- 3 accidente în care au fost implicate ambarcațiuni de agrement (3 coliziuni) – 10 persoane cu vătămare corporală;
- 3 persoane dispărute de la bordul a trei nave de navigație interioară (două persoane de pe două nave sub pavilion român și o persoană de pe o navă sub pavilion bulgăresc);
- o persoană dispărută de la bordul unei ambarcațiuni de agrement;
- 3 accidente în care 3 barje s-au scufundat total.

14 accidente grave, reprezentând:

- 4 accidente în care au fost scufundate parțial - 1 ponton, o barjă, o ambarcațiune de agrement și un remorcher;
- 3 accidente în care 3 ambarcațiuni s-au scufundate total;
- 4 accidente – coliziuni între nave (una între nave de navigație interioară, una între o navă de navigația interioară și o platformă maritimă, două între ambarcațiuni de agrement);
- O barjă cu marfă la bord răsturnată;
- 2 poluări (o navă maritimă a deversat păcură în interiorul barajului și o navă de navigație interioară a deversat ape uzate și gunoi).

Figura 4. Situația accidentelor grave și foarte grave din 2020, defalcate pe tipuri de accidente cu nave implicate



Nave maritime și de navigație interioară sau ambarcațiuni de agrement, implicate în accidente foarte grave, grave și incidente în 2020 (exemple)

1. MV SOBROY, pavilion Rusia – port Midia

La data de 19.05.2020 orele 16.10 Dispeceratul ISU Dobrogea a anunțat că la bordul navei SOBROY aflată pe docul nr.2245 din șantierul naval Midia a izbucnit un incendiu. Nava se afla sub operațiuni de reparații. Se presupune că incendiul ar fi apărut în urma unor lucrări de sudură efectuate de muncitorii Șantierului Naval Midia SA.

La stingerea incendiului au participat trei autospeciale de la Brigada de Pompieri Dobrogea și ISU Dobrogea, remorcherul ALEXANDRU 2 și mijloacele de stins incendiul ale docului. În urma incendiului s-a constatat că au ars cabine, culoare, puntea de navigație.

Nu au fost victime omenești, echipajul navei fiind evacuat pe cheu. Nu au fost cazuri de poluare.

Dosarul a fost repartizat spre soluționare Poliției Transporturi Navale.

2. Motonava Angelika S, pav român și platforma de foraj Prometeu, pav Malta - dana 34, Port Constanța

La data de 16.08.2020, în jurul orei 09.00, la manevra de plecare din dana 32, motonava fluviala Angelika S a intrat sub evazajul babord al platformei Prometeu, acostată în dana 34. Motonava a suferit avarii la comanda de navigație (distrusa total) și avarii în bordul tribord al navei.

Platforma nu a suferit avarii aparente. Nu s-au înregistrat victime sau cazuri de poluare. Evenimentul s-a produs datorită vântului puternic din sector NE, forța 4-5 ScBf.

3. Barja 1056, pav roman - brat Hinog km 305+700 Cernavodă

La data de 15.06.2020, baraja 1056, s-a scufundat din motive necunoscute, fiind parțial încărcată cu 250 tone nisip.

Barja nu afectează siguranța navelor și a navigației.

Nu au fost înregistrate urme de poluare și nici pierderi de vieți omenești.

Nu se cunosc cauzele și împrejurările producerii evenimentului.

4. Ambarcațiunea de agrement 0115- Dej, tip Baylaner și ambarcațiunea de agrement E20- MHM, tip Corsar – Dunăre, braț Sf. Gheorghe km.64, Tulcea

La data de 28.07.2020, Căpitănia Zonală Tulcea a fost sesizată prin Serviciul 112 privind coliziunea dintre ambarcațiunea de agrement 0115- Dej, tip Baylaner, 245 CP, 4 persoane la bord, inclusiv conducătorul și ambarcațiunea de agrement E20- MHM, tip Corsar, 150 CP, 7 turiști și 1 copil la bord.

În urma evenimentului de navigație 8 pasageri au suferit vătămări corporale.

Evenimentul s-a produs ca urmare a unor manevre de întâlnire defectuoase, lipsei măsurilor de vigilență și a vitezei de siguranță.

Cei 2 conducători de ambarcațiuni de agrement au fost testați cu alcooltestul, rezultând o alcoolemie de 0,343 mg/l în aerul expirat pentru Blanc Daniel Pascal și 0 mg/l pentru Cozorovschi Dan.

Conducătorul Blanc Daniel Pascal a fost sancționat contravențional cu amendă și suspendarea certificatului de conducător de ambarcațiune de agrement pe o perioadă de 12 luni pentru contravenția de conducerea ambarcațiunii sub influența băuturilor alcoolice.

Poliția Transporturi Navale Tulcea efectuează cercetări pentru infracțiunea de vătămare corporală.

5. Motovehicul nautic tip skyjet, neînmatriculat - Dunăre km.flv. 809, mal stâng Calafat

La data de 01.08.2020 ora 18:45, numitul Apriotesii Traian, împreună cu Popescu Mircea au împrumutat un motovehicul nautic de la Ștefan Dragoș Florian pentru a se plimba pe Dunăre.

În jurul orei 19:00 Apriotesii Marian și Popescu Mircea s-au răsturnat cu skyjetul și au căzut în apă. În încercarea de a ajunge înot la skyjetul care plutea în derivă, numitul Apriotesii Traian s-a înecat.

Cauză preluată de Poliția TN Calafat pentru definitivarea cercetărilor.

Dragoș Florian a fost sancționat contravențional cu amendă.

4. ACCIDENTE MAI PUȚIN GRAVE ȘI INCIDENTE

Accidente mai puțin grave sunt accidentele navale care nu sunt încadrate ca accidente grave sau foarte grave (*conform OUG nr.87/2011, OMTI nr.84/2010/Rezoluția MSC 255(84) - cod de investigare*) și sunt utile în scopul folosirii informațiilor înregistrate pentru evitarea producerii în viitor a aceluiași tip de accident.

Incident naval este un eveniment sau o serie de evenimente, altele decât un accident naval, care s-a petrecut în legătură directă cu operarea unei nave, care a pus în pericol, sau, dacă nu ar fi fost corectate, ar fi pus în pericol siguranța navei, persoanele de la bordul acesteia, orice altă persoană sau mediul.

În anul 2020 s-au produs **99** accidente mai puțin grave și incidente reprezentând 77,95 % din numărul total de accidente.

99 accidente mai puțin grave și incidente, reprezentând:

- 6 coliziuni între nave maritime
- 13 coliziuni între nave de navigație interioară
- o coliziune între o navă de navigație interioară și o ambarcațiune de agrement
- 3 coliziuni între ambarcațiuni de agrement
- 3 coliziuni între nave maritime și nave de navigație interioară,
- 16 coliziuni cu infrastructuri (4 nave maritime, 11 nave de navigație interioară, o ambarcațiune de agrement)
- 7 coliziuni cu obiecte imerse
- 43 de eșuări (4 cu nave maritime, o pilotină maritimă și 38 cu nave de navigație interioară)
- 7 alte incidente.

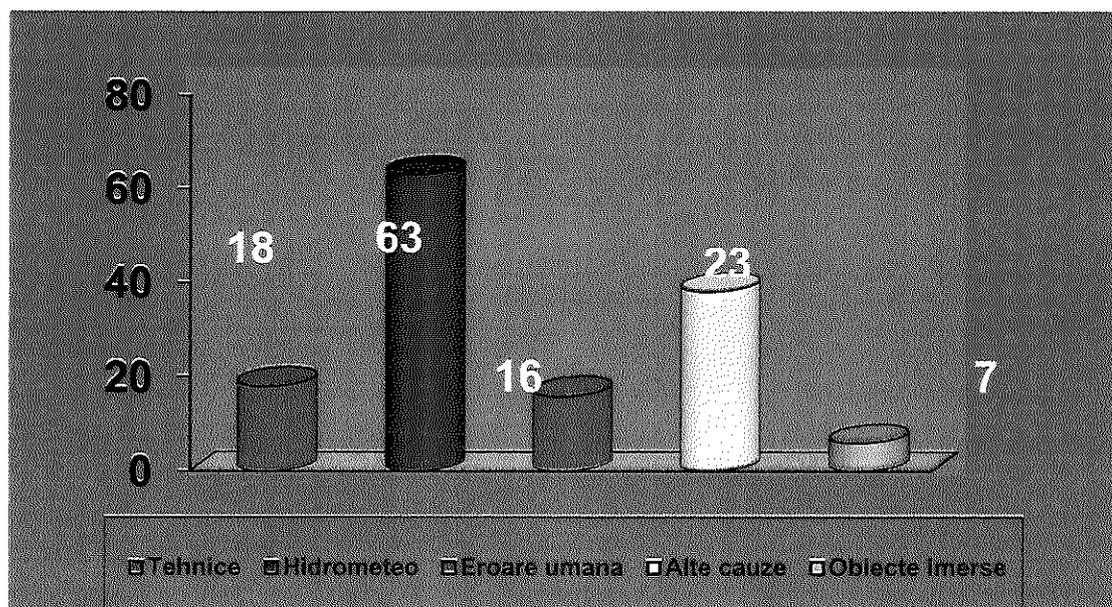
5. CAUZELE ACCIDENTELOR

Cauzele accidentelor sunt acțiuni, condiții existente/pre-existente, sau o combinație între ele, care au condus la evenimentul sau accidentul de navigație. (Figura 5)

Situația pentru anul 2020, pe cauze, este următoarea:

Tehnice	18	14,17%
Hidro-meteo	63	49,60%
Eroare umană	16	12,59%
Obiecte imerse	7	5,51%
Alte cauze	23	18,11%

Figura 5. Grafic cauze accidente 2020



În urma cercetării accidentelor a rezultat că principalele cauze, care au dus la producerea accidentelor au fost:

- **condițiile hidrometeo:** cotele scăzute ale apelor, ceață, vânt puternic în rafale;
- **cauzele tehnice :** oprirea motoarelor, blocarea cârmei ;
- **eroare umană:** interpretarea eronată a datelor obținute de la instrumentele

- de navigație, nerespectarea semnelor și semnalelor, neatenția, stresul;
- **obiecte imerse:** bușteni, alte materiale imerse, stânci sub apă;
 - **alte cauze:** decesul unor persoane, dispariția unor persoane de la bordul navei, conducerea ambarcațiunilor de agrement cu viteză necorespunzătoare, consumul de băuturi alcoolice etc.

6. ACCIDENTE PE TIPURI ȘI ZONE

Nave maritime - 28

Pe Căpităni Zonale

Constanța	26
Tulcea	1
Galați	1
Giurgiu	0
Drobeta T. S.	0

Tipuri de accidente

eșuare	5
incendiu	1
Coliziune între nave maritime	6
coliziuni cu altă navă	4
scufundare	0
poluare	2
coliziuni cu infrastructuri	4
gaura de apă/fisuri	0/1

Nave de navigație interioară - 110

Pe Căpităni Zonale

Constanța	29
Tulcea	3
Galati	15
Giurgiu	31
Drobeta T.S.	32

Tipuri de accidente

Obiect imers	7
incendiu	0
coliziuni cu infrastructură	11
coliziune nave de navigație interioară	14
coliziune cu alte nave	5
Gaură de apă/fisuri	2/3
poluare	0
eșuare	38
Scufundare totală/parțială	3/3
alte	13

Ambarcațiuni de agrement -19

Pe Căpitanii Zonale

Constanța	1
Tulcea	12
Galați	3
Giurgiu	2
Drobeta TS	1

Tipuri de accidente

eșuare	0
incendiu	0
coliziuni între ambarcațiuni	8
scufundări	3

În cazul coliziunilor cu altă navă situația se prezintă astfel :

navă maritimă/navă maritimă	6
navă maritimă/navă de navigație interioară	4
navă maritimă/ambarcațiune de agrement	0
navă de navigație interioară / navă de navigație interioară	14
navă de navigație interioară /ambarcațiune agrement	1
Ambarcațiuni de agrement/ ambarcațiuni de agrement	8

Din punct de vedere al tipurilor de nave implicate în accidente

BARJE ÎN CONVOI	50
REMORCHER	6
ÎMPINGĂTOR	10
ȘLEP MOTOR	15
NAVE DE PASAGERI	1
BAC AUTOPROPULSAT	0
BAC	1
GENERAL CARGO (maritim)	28
ANIMALIER	0
PORT CONTAINER	0
TANC FLUVIAL	2
PESCADOARE	0
PILOTINĂ	3

ȘALUPĂ	2
AMBARCAȚIUNI AGREMENT	19
NAVĂ HIDROGRAFICĂ	0
DRAGĂ	0
MACARA	0
CONSTRUCȚIE PLUTITOARE	6
NAVĂ COLECTOR	0
altele	14

7. URMĂRILE ACCIDENTELOR

Din totalul de 127 de accidente produse în anul 2020, acestea au avut următoarele consecințe:

- **28** accidente grave și foarte grave (3 decedați, 10 răniți și 3 dispăruți, 3 nave de navigație interioară scufundate total, etc)
- **99** accidente mai puțin grave și incidente cu nave maritime, nave de navigație interioare și ambarcațiuni de agrement, cum ar fi: eșuate, scufundate, avarii la motoare, avarii la instalația de guvernare, avarii la corpul navelor, coliziune cu un corp dur aflat în imersie, etc.,

8. CONCLUZII

Din analiza accidentelor navale care au avut loc în anul 2020 în comparație cu anul precedent, pe apele naționale navigabile ale României, se pot formula următoarele concluzii :

- În cazul navelor maritime, cele mai multe evenimente au loc în timpul manevrelor de intrare și ieșire din port, atât din cauza nerespectării normelor de siguranță cât și defecțiuni tehnice apărute;
- Pentru navele de navigație interioară, eșuările reprezintă majoritatea evenimentelor care au loc în primul rând din cauza nivelului scăzut al apelor și nerespectării normelor de siguranță a navigației;
- Există în continuare un număr semnificativ de evenimente de navigație în care sunt implicate ambarcațiuni de agrement și care au și urmări foarte grave.

9. MĂSURI PRIVIND CREȘTEREA SIGURANȚEI NAVIGAȚIEI ȘI REDUCEREA RISCULUI DE PRODUCERE A ACCIDENTELOR DE NAVIGAȚIE

Pentru reducerea numărului de accidente de navigație propunem următoarele măsuri:

- în timpul navigației, conducătorii de nave să respecte legislația, regulamentele și avizele către navigatori, viteza de siguranță să ia toate măsurile de precauție pe care le impun îndatoririle generale de vigilență și practica profesională;
- intensificarea controalelor de către căpitaniile de port pe linie de siguranța navigației, privind:
 - verificarea navelor din punct de vedere tehnic și a valabilității documentelor de la bord;
 - respectarea regulilor de navigație atât în zona maritimă cât și pe Dunăre;

- verificarea echipajului minim de siguranță;
- respectarea normelor privind folosirea vestelor de salvare, în special în cazul ambarcațiunilor de agrement;
- interzicerea consumului de băuturi alcoolice la bordul navei de către personalul navigant.
- poziționarea/repoziționarea balizajelor pe sectoarele de navigație din zonele de responsabilitate și monitorizarea continuă a traficului în zona de jurisdicție;
- sancțiunile contravenționale aplicate să fie proporționale cu gradul de pericol social al faptei săvârșite și acolo unde este cazul să se aplice o amendă contravențională conform prevederilor legale;

10. SITUAȚIA PE TIPURI DE ACCIDENTE (total maritime și ape interioare)

PERIOADA	Eșuare	Incendiu	Scufundări	Coliziuni între nave	Coliziuni cu instalații portuare	Poluare	Altele
2015	5	3	9	28	23	1	45
2016	3	1	5	18	7	0	22
2017	5	5	20	14	6	0	32
2018	5	0	4	29	0	0	30
2019	5	1	4	8	2	0	20
2020	43*	1	7/4	33	16	2	21

* Situația include și eșuările ușoare care au loc în mod frecvent pe Dunăre și care sunt încadrate ca incidente, deoarece nu au urmări (gaură de apă), nu blochează șenalul navigabil iar navele (barjele) se dezechuează singure (cu remorcher).

11. SITUAȚIA COMPARATIVĂ URMĂRI ACCIDENTE 2015 - 2019

PERIOADA	TOTAL ACCIDENTE	ACCIDENTE GRAVE ȘI FOARTE GRAVE	ACCIDENTE MAI PUȚIN GRAVE ȘI INCIDENTE
2015	75	33	42
2016	53	8	45
2017	56	24	32
2018	50	10	40
2019	40	19	21
2020	127	28	99