



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII  
AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ

Nr. ANR 19434

Data: 02.03.2023

# ACCIDENTE

# NAVALE

# 2022

SERVICIUL SIGURANȚA NAVIGAȚIEI

## **CUPRINS**

- 1. INTRODUCERE**
- 2. GESTIUNEA DATELOR REFERITOARE LA EVENIMENTELE DE NAVIGAȚIE**
- 3. ACCIDENTE NAVALE PRODUSE ÎN ANUL 2022**
  - 3.1 ACCIDENTE FOARTE GRAVE ȘI GRAVE**
  - 3.2 ACCIDENTE MAI PUȚIN GRAVE ȘI INCIDENTE**
- 4. ACCIDENTE PE TIPURI ȘI ZONE DE JURISDICȚIE**
- 5. CAUZELE ACCIDENTELOR NAVALE**
- 6. SITUAȚIA COMPARATIVĂ ACCIDENTE ÎN PERIOADA 2017 - 2022**
- 7. CONCLUZII**
- 8. MĂSURI PRIVIND CREȘTEREA SIGURANȚEI NAVIGAȚIEI ȘI REDUCEREA RISCULUI DE PRODUCERE A ACCIDENTELOR DE NAVIGAȚIE**

## **1. 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 2022, în apele naționale navigabile ale României. Datele au fost 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 NCPP) 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) ca organe de cercetare administrative și cercetare penală.

## **2. GESTIONAREA DATELOR REFERITOARE LA EVENIMENTELE DE NAVIGAȚIE**

Toate evenimentele de navigație pe căile navigabile interioare sunt introduse în aplicația electronica Calamity Abatement de către ofițerul desemnat să opereze sistemul RORIS.

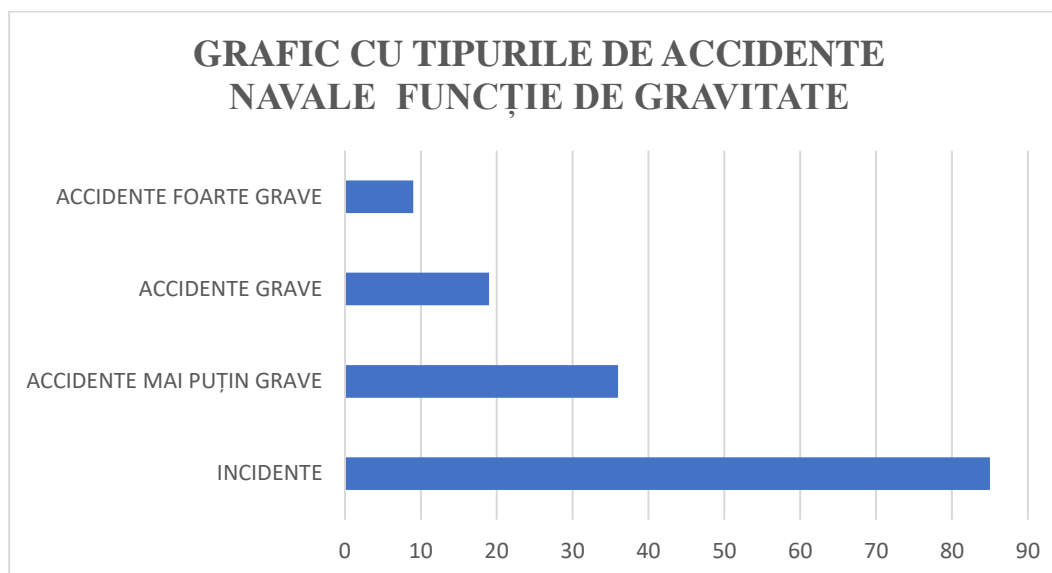
Aplicația electronica pentru raportarea accidentelor de navigație (Calamity Abatement) din sistemul RORIS are ca rol :

- gestiunea datelor referitoare la evenimentele de navigație care apar pe apele interioare și care pot afecta navigația pe sectorul românesc;
- 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.

### **3. ACCIDENTE NAVALE PRODUSE ÎN 2022**

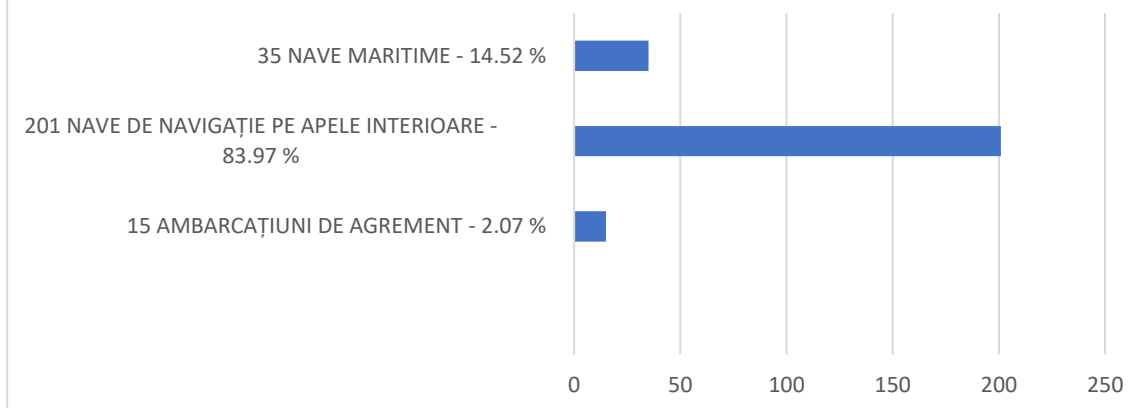
În anul 2022, în apele teritoriale ale României, au fost monitorizate în trafic un număr total de **298562** de mișcări nave constând în tranzitări ale apelor teritoriale, sosiri/ieșiri/manevre din dană în dană în porturile românești, din care au fost monitorizate **26646** mișcări de nave maritime și **271916** mișcări de nave de navigație pe apele interioare. În condițiile în care, în decursul anului 2022, traficul naval a crescut semnificativ mai ales pe fondul războiului din Ucraina, au avut loc **149** de accidente și incidente de navigație în care au fost implicate un număr de **251** nave.



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 MSC255(84) a Comitetului Securității Maritime din 16 mai 2008, accident naval înseamnă un eveniment care are ca rezultat :

- 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.

## GRAFIC CU CATEGORII DE NAVE IMPLICATE ÎN ACCIDENTE NAVALE



Se observă o pondere mai mare a accidentelor în care au fost implicate navele de navigație interioară, explicată prin traficul mult mai intens al acestor nave în comparație cu navele maritime. 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 Serviciul Siguranța Navigației — ANR, dacă este cazul.

Odată încheiat, dosarul de cercetare al unui eveniment de navigație este urmat de referatul de încheiere a cercetării, 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.

Situația centralizată a dosarelor de cercetare

DOSARE DE CERCETARE / CĂPITĂNIA ZONALĂ	Constanța	Tulcea	Galați	Giurgiu	Drobeta T. Severin	TOTAL ANR
Dosare din anul anterior:	1	8	1	0	0	10
dosare deschise în 2022	70	17	32	2	11	132
_dosare primite de la alte organe		1	0	0	0	1
_proteste de mare	19	2	0	0	0	21
_rapoarte de avarie	57	0	13	0	0	70
Total dosare -	71	26	33	2	11	143
din care:	0	4	4	0	0	8
_trimise la parchet						
_preluate de poliție	0	0	0	0	0	0
_finalizate cu amendă	0	15	1	0	6	22
_finalizate cu viză cu declarații	0	3	13	2	0	18
_vizate fără declarații	70	0	13	0	5	88
-dosare ramase în lucru	1	4	2	0	0	7

### **3.1 ACCIDENTE FOARTE GRAVE SI 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 accidentele navale au fost **clasificate** astfel :

- **Accident foarte grav** este 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.
- **Accidente mai puțin grave** sunt accidentele navale care nu sunt încadrate ca accidente grave sau foarte grave (conform OUG nr.87/2 OMTI nr. 84/2/Rezolu(ia 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 2022 s-au produs **28** de accidente foarte grave și grave, reprezentând 18.79 % din numărul total de accidente și **121** de incidente după cum sunt redate în tabelele de mai jos :

TIPURI ACCIDENTE / TIPURI DE NAVE	FOARTE GRAVE	GRAVE	TOTAL
NAVE MARITIME IMPLICATE			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – NAVA MARITIMA			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – AMBARCATIUNI	2		
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – INFRASTRUCTURI			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – OBIECTE IMERSE			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – ALT TIP DE NAVE			

<b>NAVE NAVIGAȚIE APE INTERIOARE IMPLICATE</b>			
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – NAVA ACELAȘI TIP			
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE - AMBARCAȚIUNI			
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – INFRASTRUCTURI			
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – OBIECTE IMERSE		1	1
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – ALTE TIPURI DE NAVE		1	1
<b>AMBARCAȚIUNI DE AGREMENT IMPLICATE</b>			
COLIZIUNE AMBARCAȚIUNE – AMBARCAȚIUNE		1	1
COLIZIUNI AMBARCAȚIUNI – INFRASTRUCTURI	1	3	4
COLIZIUNI AMBARCAȚIUNI – OBIECTE IMERSE	1		1
<b>EȘUĂRI</b>			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGAȚIE APE INTERIOARE		3	3
AMBARCAȚIUNI DE AGREMENT			
<b>POLUARE</b>			
NAVE MARITIME		1	1
NAVE NAVIGAȚIE APE INTERIOARE		1	1
AMBARCAȚIUNI			
ALTE TIPURI DE NAVE			
<b>INCENDIU</b>			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGATIE APE INTERIOARE			
AMBARCAȚIUNI			
ALTE TIPURI DE NAVE			
<b>SCUFUNDARI PARTIALE / TOTALE ( P / T )</b>			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGATIE PE APE INTERIOARE	2T		2
AMBARCAȚIUNI	1T	3P	4
ALTE TIPURI DE NAVE			
<b>GAURA DE APA / INFILTRATII</b>			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGATIE APE INTERIOARE		3	3
AMBARCAȚIUNI			
<b>RASTURNARI</b>			
AMBARCAȚIUNI	1		1
<b>ALTE TIPURI DE ACCIDENTE</b>	1	2	3

TOTAL EVENIMENTE DE NAVIGATIE FOARTE GRAVE SI GRAVE	9	19	28
---	---	----	----

Exemple de **accidente foarte grave și grave** extrase din sistemul integrat de raportare RORIS:

- a) La data de 18.01.2022, datorită condițiilor meteo nefavorabile (vânt puternic) în dreptul km. Flv. 758, ambarcațiunea de pescuit industrial nr. 4421 a luat apă scufundându-se, cei doi pescari din ambarcațiune au căzut în apă și au pornit înot către mal. S-a reușit recuperarea din apă a celor doi pescari, ducându-i la mal, ocazie cu care s-a constatat că unul din cei doi pescari prezenta semnele unui șoc hipotermic iar celălalt nu prezenta semne vitale, pentru care a fost chemată ambulanța prin SNAU 112 de către Poliția de Frontieră. Persoana care prezenta semnele de șoc hipotermic a fost transportată la Spitalul Municipal Calafat iar la cealaltă persoană s-a constatat decesul și a fost transportată la Morga Spitalului Municipal Calafat. Datele menționate au fost preluate de la Poliția Transporturi Navale Calafat care cercetează cazul.
- b) În data de 21.03.2022, în jurul orelor 09.50, ambarcațiunea Laguna 480, prevăzută cu motor Yamaha de 20 cai putere și în care se aflau trei persoane, naviga aval pe brațul Sulina, iar la Mm.30, datorită valurilor, a lovit o geamandură cu prova acesteia. În urma impactului o persoană a căzut în apă. Persoana în cauză fost scoasă la mal și i s-au aplicat procedurile de resuscitare de către un echipaj medical, dar fără succes fiind declarat decesul. Victima prezenta traumatism cranian închis (contuzie temporal stânga). Cadavrul a fost transportat la morga Spitalului Județean Tulcea în vederea autopsiei. Ambarcațiunea a suferit o spărtură în prova, deasupra liniei de plutire.
- c) La data de 30.04.2022, în jurul orelor 21:50, s-a anunțat Șeful Oficiului de Căpitanie Calafat, prin SNAU 112, de producerea unui eveniment de navigație la Km.Fl.v.738, în care a fost implicată o ambarcațiune de agrement cu motor cu 4 persoane la bord. Aceasta s-a răsturnat, două persoane fiind date dispărute iar două s-au salvat înotând către malul bulgăresc.
- d) În data de 28.10.2022, orele 08.25, Căpitania Zonală Tulcea a fost sesizată prin SNUAU 112, că în zona localității Partizani, canal Sulina, Mm.30, două ambarcațiuni au intrat în coliziune, rezultând victime, iar una din ambarcațiuni a părăsit locul accidentului. Nu s-a produs poluare, șenalul navigabil nu a fost blocat
- e) În data de 14.11.2022, ora 08:15, ambarcațiunea de agrement nr. 0301-BCZ, deplasându-se de la Crișan spre Tulcea, mal drept, mila marina 16, Canal Sulina cu o persoană la bord, a intrat în coliziune cu digul de piatră la malul drept, producând avarierea ambarcațiunii și vătămarea corporală a conducătorului de ambarcațiune-plagă deschisă, la cap. Conducătorul a fost preluat de către ambulanță și transportat de urgență la Spitalul Tulcea.
- f) În data de 23.10.2022, ora 06.50, Capitanul de remorcher Târgu Ocna 6 a anunțat că în dana 83 port Constanța, un membru de echipaj cu funcția de marinar stagiar la bordul navei a căzut în apă în timpul manevrei de legare a barjei 3095, persoana în cauză fiind recuperată și inconștientă.



Echipajul de salvare sosit la locul evenimentului și a efectuat manevrele de resuscitare. La ora 07.18 a fost declarat decesul persoanei.

- g) În data de 26 10 2022, la ora 09:20 s-a anunțat în VHF Ch 71 de către pilotul Imp” Rhenus Constanta”, Pav Germania, că din convoiul de 6 (sase) unitati aflat în Rada Cheului Fluvial(RKF), lipseste o unitate, respectiv barja Susi. Aceasta constatare a fost facuta în momentul în care urma sa se efectueze controlul marfii de catre reprezentantii unei firme din Constanta. Barja se afla scufundata în RKF, la aproximativ 100 - 150m travers de dana 96(M 2A). Aceasta unitate a sosit în portul Constanta-Sud în data de 23.10.2022, în convoiul format din 6 unitati al Imp. „ Rhenus Constanta”, respectiv: RSP-2309,RSP-2701,RSP Germania, din portul Pancevo. Deocamdata nu se cunosc motivele scufundării barjei, urmand a se efectua cercetari asupra evenimentului.

### **3.2 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.87/2 OMTI nr. 84/2/Rezolu(ia 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 2022 s-au produs **121** de **accidente mai puțin grave și incidente** reprezentînd 81.21 % din numărul total de accidente după cum sunt prezentate în tabelul de mai jos :

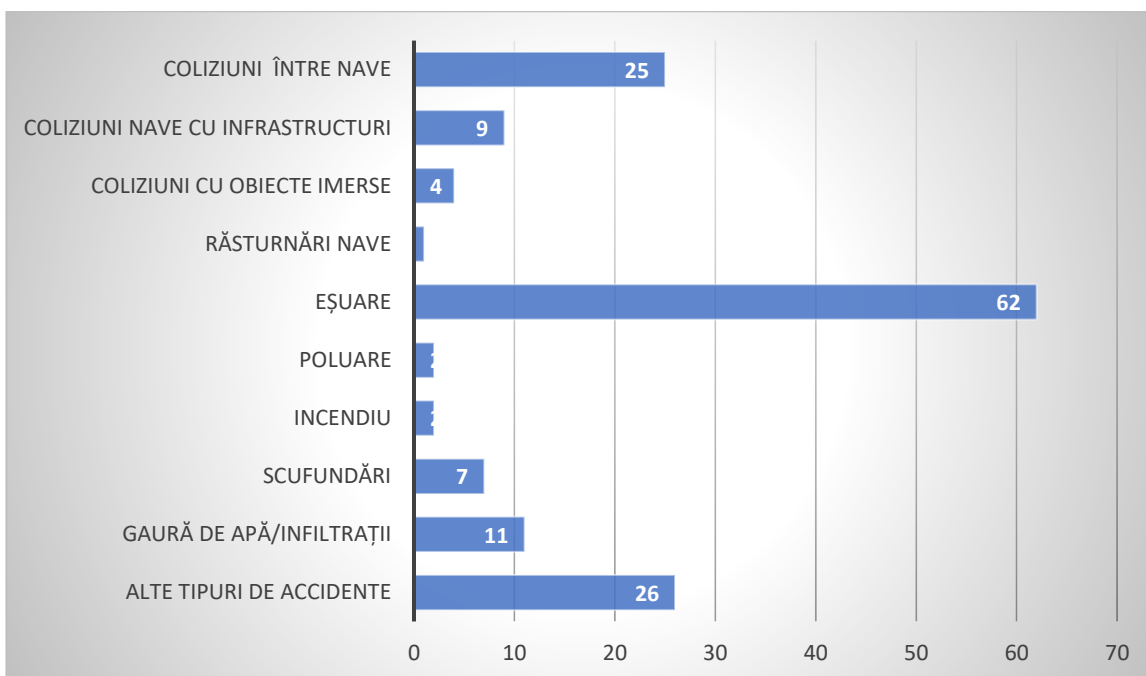
<b>TIPURI ACCIDENTE / TIPURI DE NAVE</b>	<b>MAI PUTIN GRAVE</b>	<b>INCIDENTE</b>	<b>TOTAL</b>
<b>NAVE MARITIME IMPLICATE</b>			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – NAVA MARITIMA	2		2
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE	2		2
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – AMBARCATIUNI			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – INFRASTRUCTURI	1		1
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – OBIECTE IMERSE			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – ALTE TIPURI DE NAVE	3		3
<b>NAVE NAVIGAȚIE APE INTERIOARE IMPLICATE</b>			
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – NAVA ACELASI TIP	10		10
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – AMBARCATIUNI		1	1
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – INFRASTRUCTURI	3		3
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – OBIECTE IMERSE	1		1

COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – ALTE TIPURI DE NAVE	2	1	3
<b>AMBARCAȚIUNI DE AGREMENT IMPLICATE</b>			
COLIZIUNE AMBARCAȚIUNE – AMBARCAȚIUNE	1	1	2
COLIZIUNI AMBARCAȚIUNI – INFRASTRUCTURI	1		1
COLIZIUNI AMBARCAȚIUNI – OBIECTE IMERSE		1	1
COLIZIUNI AMBARCAȚIUNI CU ALTE TIPURI DE NAVE			
<b>ESUARI</b>			
NAVE MARITIME	1	3	4
NAVE NAVIGAȚIE APE INTERIOARE	3	52	55
AMBARCAȚIUNI DE AGREMENT			

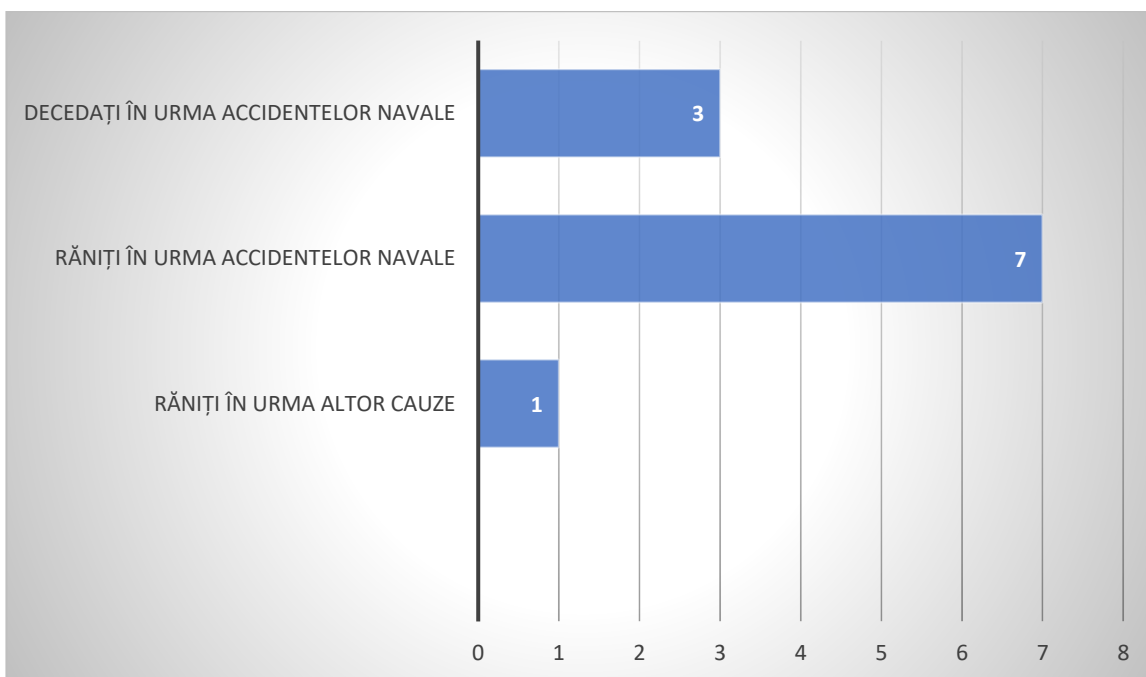
**POLUARE**

NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGATIE APE INTERIOARE			
AMBARCAȚIUNI			
ALTE TIPURI DE NAVE			
<b>INCENDIU</b>			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGATIE APE INTERIOARE		2	2
AMBARCAȚIUNI			
ALTE TIPURI DE NAVE			
<b>ALTE TIPURI DE ACCIDENTE / TIPURI DE NAVE</b>			
<b>SCUFUNDARI PARTIALE / TOTALE ( P / T )</b>			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGATIE PE APE INTERIOARE		1	1
AMBARCAȚIUNI			
ALTE TIPURI DE NAVE			
<b>GAURA DE APA / INFILTRATII</b>			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGATIE APE INTERIOARE	6		6
AMBARCAȚIUNI			
<b>ALTE TIPURI DE ACCIDENTE</b>		23	23
<b>TOTAL EVENIMENTE MAI PUTIN GRAVE SI INCIDENTE</b>	<b>36</b>	<b>85</b>	<b>121</b>
<b>TOTAL GENERAL EVENIMENTE DE NAVIGAȚIE 2022</b>			<b>149</b>

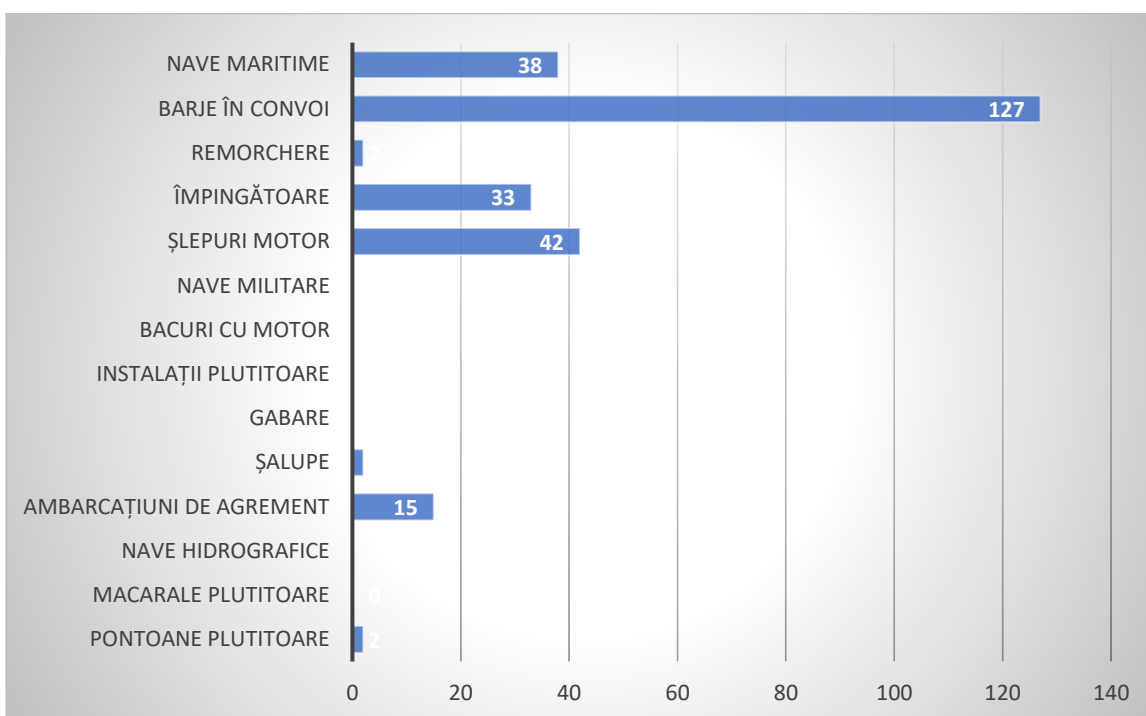
## TIPURI DE ACCIDENTE - TOATE TIPURILE DE NAVE



## VICTIME REZULTATE

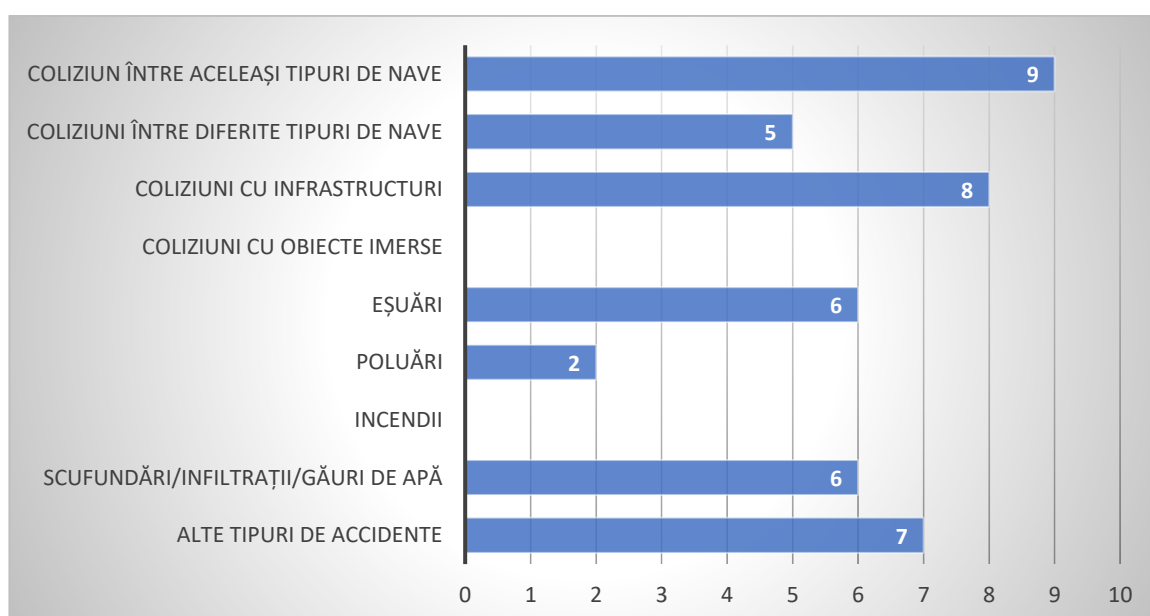


## TIPURI DE NAVE IMPLICATE ÎN ACCIDENTE NAVALE

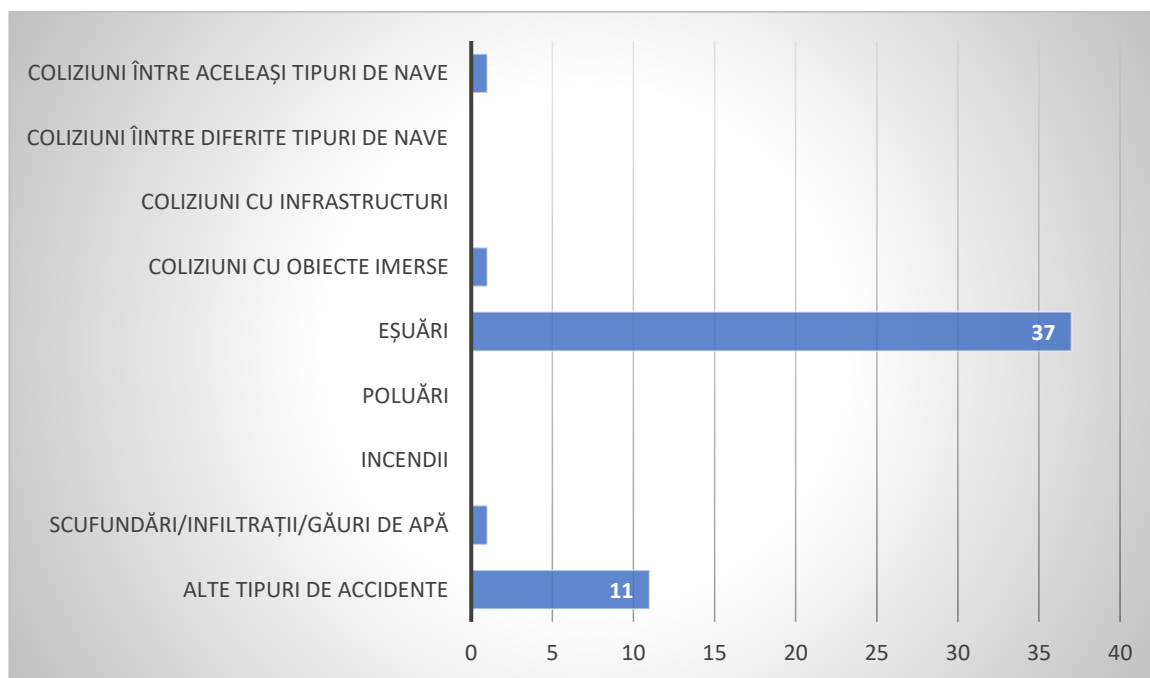


## 4. ACCIDENTE NAVALE PE TIPURI DE ACCIDENTE SI ZONE DE JURISDICȚIE

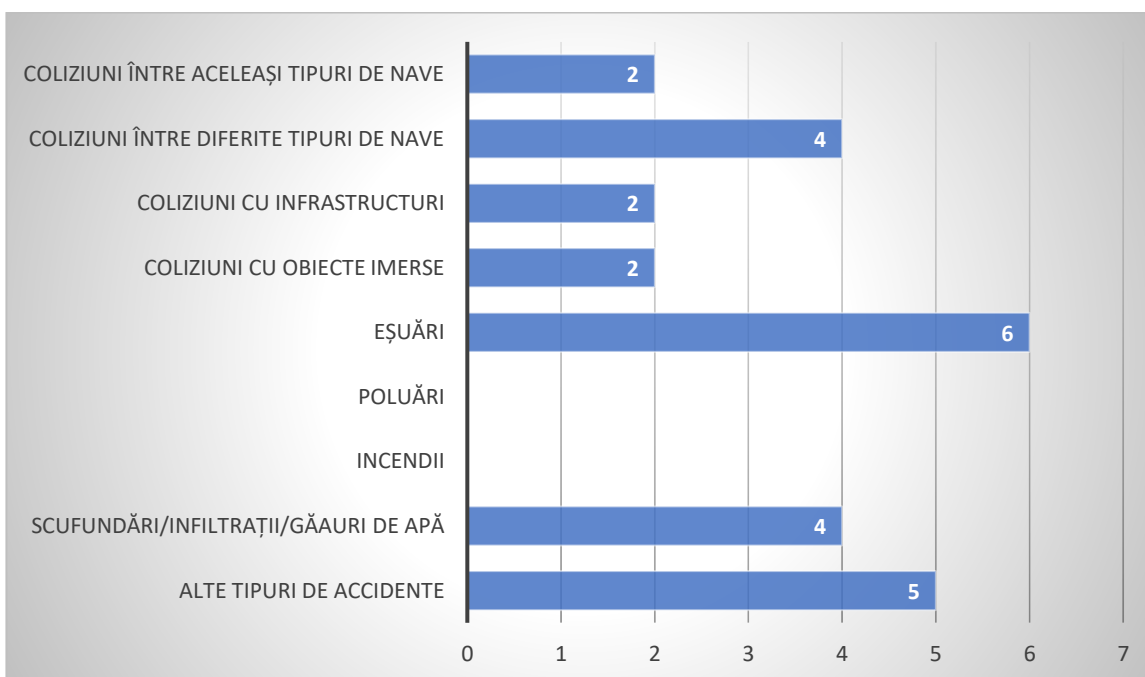
### Căpitania Zonală CONSTANȚA - TIPURI DE ACCIDENTE



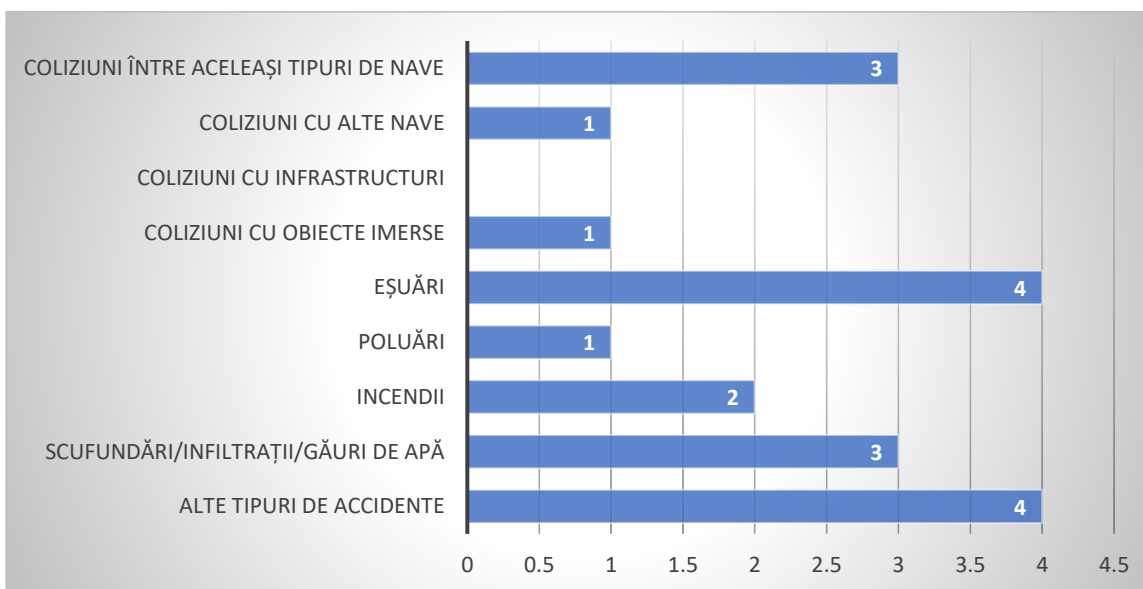
## Căpitănia Zonală GIURGIU - TIPURI DE ACCIDENTE



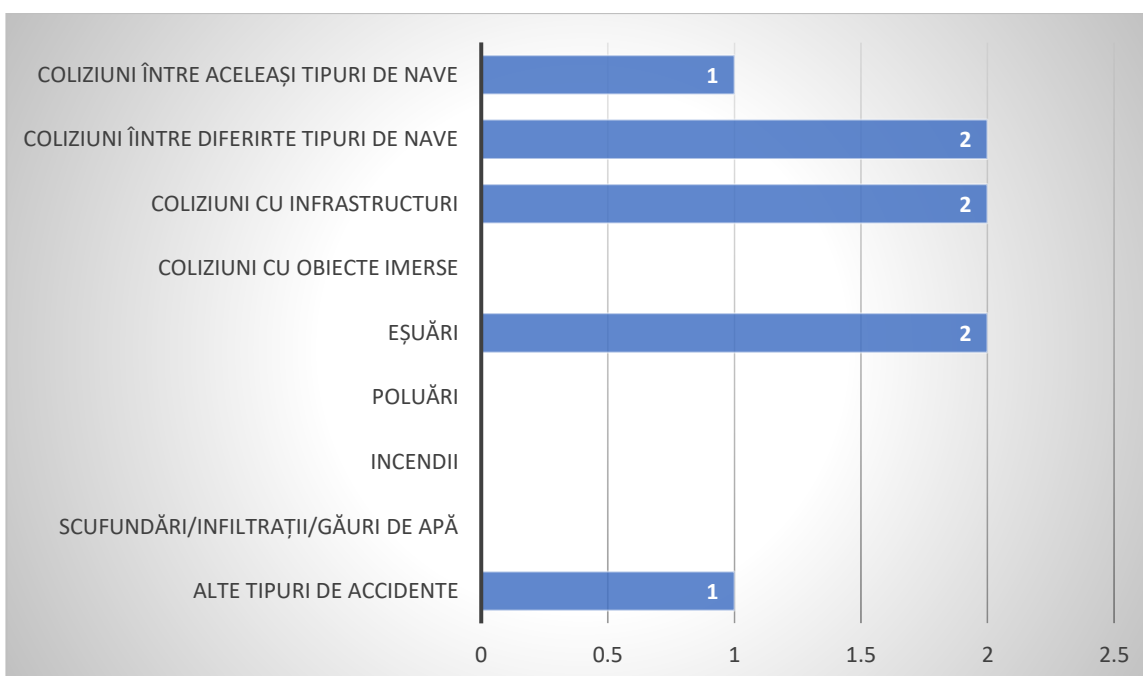
## Căpitănia Zonală TULCEA - TIPURI DE ACCIDENTE



## **Căpitănia Zonală GALATI - TIPURI DE ACCIDENTE**



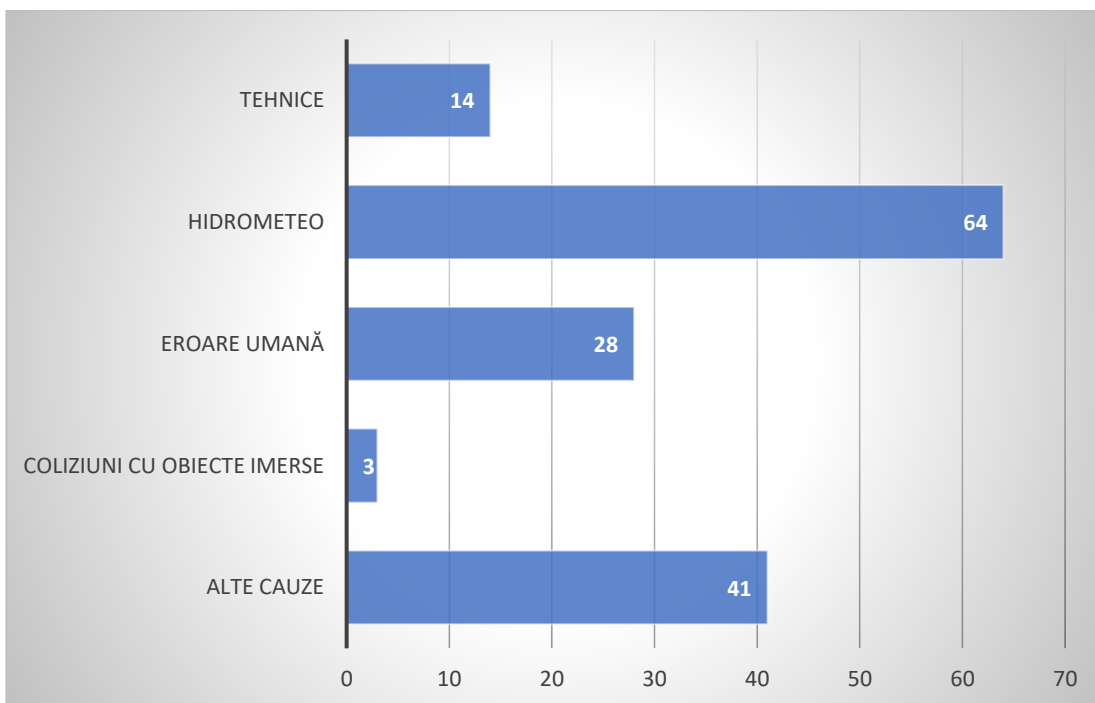
## **Căpitănia Zonală DROBETA TURNU SEVERIN - TIPURI DE ACCIDENTE**



## **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. Situația cauzelor accidentelor este prezentată în graficul de mai jos.

### **TIPURI DE CAUZE ALE ACCIDENTELOR**



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

- condițiile hidrometeo: cotele extrem de scăzute ale apelor datorită secetei din perioada verii anului 2022, 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. SITUATII COMPARATIVE

### SITUATIA COMPARATIVĂ PE TIPURI DE ACCIDENTE 2017 – 2022

Perioada	Esuari	Incendiu	Scufundari totale/ partiale	Coliziuni intre nave	Coliziuni cu infrastructuri portuare	Pouări	Ev.de navigatie
<b>2017</b>	5	5	20	0	6	0	32
<b>2018</b>	5	0	4	29	0	0	30
<b>2019</b>	5	1	4	8	2	0	20
<b>2020</b>	43*	1	0	33	16	2	21
<b>2021</b>	47*	4	7T/4P	44	15	1	32
<b>2022</b>	57*	2	3T/3P	19	6	2	57

\* Situația include și eșuările ușoare care au loc în mod frecvent pe Dunăre și care sunt încadrate ca incidente

### SITUATIA COMPARATIVĂ FUNCȚIE DE GRAVITATE A ACCIDENTELOR PE PERIOADA 2017 – 2022

PERIOADA	ACCIDENTE GRAVE SI FOARTE GRAVE	ACCIDENTE MAI PUTIN GRAVE SI INCIDENTE	ALTE TIPURI DE EVENIMENTE
<b>2017</b>	24	32	56
<b>2018</b>	10	0	50
<b>2019</b>	19	21	40
<b>2020</b>	28	99	127
<b>2021</b>	37	114	151
<b>2022</b>	28	95	26



## **7. CONCLUZII**

Din analiza accidentelor navale care au avut loc în anul 2022 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 din cauza condițiilor hidro-meteo / manevre de intrare - iesire din porturi, operarea navelor la dana cat si nerespectarea normelor de siguranță la bordul navelor.
- Pentru navele de navigație interioară, eșuările reprezintă majoritatea evenimentelor care au loc, în primul rând din cauza nivelului scăzut al apelor, cauze tehnice cat si a nerespectării normelor de siguranță a navigației;

## **8. MĂSURI PRIVIND CREȘTEREA SIGURANȚEI NAVIGAȚIEI ȘI REDUCEREA RISCULUI DE PRODUCERE A ACCIDENTELOR DE NAVIGAȚIE**

Pentru reducerea numărului de accidente de navigație sunt propuse următoarele măsuri:

- a. în timpul navigației, conducătorii de nave să respecte legislația, regulamentele și avizele către navigatori, viteza de siguranță, și să ia toate măsurile de precauție pe care le impun îndatoririle generale de vigilență și practica profesională;
- b. intensificarea controalelor de către căpitaniile de port pe linie de siguranța navigației care constau în:
  - verificarea navelor din punct de vedere a valabilității documentelor de la bord;
  - verificarea dotărilor tehnice conform certificatelor emise;
  - verificarea dotărilor navelor conform normelor naționale și internaționale din punct de vedere a siguranței pe linie de salvare a vieților umane, stingerea incendiilor, poluare si securitate la bord.
  - verificarea standardelor condițiilor de trai și de muncă la bordul navelor conform legislației interne si internaționale la care România este parte;
- c. respectarea regulilor de navigație atât în zona maritimă , fluvio-maritimă, fluvială cât și pe toate apele interioare navigabile ale României;
- d. intensificarea controalelor la bordul navelor prin verificarea conformității echipajelor minime de siguranță conform CEMS;
- e. respectarea normelor de siguranța la bordul navelor în special în cazul ambarcațiunilor de agrement prin interzicerea consumului de băuturi alcoolice la bordul de către personalul navigant;
- f. poziționarea/repoziționarea/repunerea în funcțiune a întregului balizaj, lucrări de dragaj pe toate sectoarele de navigație și menținerea în stare corespunzătoare a semnalelor de navigație costiere;

- g. actualizarea permanentă a hărților electronice (ECDIS) și menținerea în perfectă funcționare a sistemului integrat de monitorizare a navelor din cadrul căpitaniiilor zonale;
- h. monitorizarea continuă și intervenția promptă în VHF, prin comunicare efectivă cu navele în trafic într-un limbaj comun standard naval în dirijarea traficului în zonele de jurisdicție, pentru evitarea accidentelor navale;
- i. sancțiunile contravenționale stabilite pentru personalul navigant să fie proporționale cu gradul de pericol social al faptei săvârșite și acolo unde este cazul să fie aplicate în conformitate cu legislația în vigoare.