



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ

Nr. 11086

Data: 04.02.2020

ACCIDENTE NAVALE

2019

SERVICIUL SIGURANȚA NAVIGAȚIEI

CUPRINS:

INTRODUCERE.....	3
I. GESTIUNEA DATELOR REFERITOARE LA EVENIMENTELE DE NAVIGAȚIE	4
II. ACCIDENTE NAVALE PRODUSE ÎN ANUL 2019.....	5
III. ACCIDENTE GRAVE ȘI FOARTE GRAVE ÎN 2019	8
IV. ACCIDENTE MAI PUȚIN GRAVE ȘI INCIDENTE.....	12
V. CAUZELE ACCIDENTELOR	13
VI. ACCIDENTE PE TIPURI DE NAVE ȘI CĂPITĂNII ZONALE	13
VII. URMĂRILE ACCIDENTELOR.....	15
VIII. SITUAȚIA ACCIDENTELOR ÎN PERIOADA 2015-2019 – CONSECINȚE.....	16
IX. SITUAȚIA ACCIDENTELOR ÎN PERIOADA 2015 – 2019 - TIP.....	16
X. CONCLUZII.....	16
XI. MĂSURI PRIVIND CREȘTEREA SIGURANȚEI NAVIGAȚIEI ȘI REDUCEREA RISCULUI DE PRODUCERE A ACCIDENTELOR DE NAVIGAȚIE.....	16

I. GESTIUNEA DATELOR REFERITOARE LA EVENIMENTELE DE NAVIGAȚIE

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;
- participarea la coordonarea acțiunilor de intervenție.

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 – Aplicație RORIS (Lista incidente)

Nr.	Descriere	Tip incident	Gravitate	Data apariției	Stare	MR	TE	Nave	Rectometru	Localitate	Jurisdicția capitaniei	Responsabil	Data închiderii	Stare publicare
2415	În data de 13.01.2020 ora 16:30 Imp.MERCUR 508 cu ...	Esuare	Aloale-Gravitate redusă	13.01.2020 16:10:00	Activ (în desfășurare)	1150, 1261, 770, 531, 517, MERCUR 202, 946, 488, 1145, 694			00006	Apșaș	Oficiul de Capitanie Zimnicea	Racoș_Dorel		În dezbateri
2416	În data de 12.01.2020 ora 06:20 comenzi naveli M...	Esuare	Aloale-Gravitate redusă	12.01.2020 06:20:00	Finalizat	ERCKO 1			07840	Calafat	Oficiul de Capitanie Calafat	Velican_Gi...	12.01.2020 17:48:00	Avizat
2405	În data de 03.01.2020, ora 16:40, Serviciul VTMIS ...	Livrare infrastructurii sau instalat	Gravitate redusă	03.01.2020 16:40:00	Finalizat	MERCUR 202			08640	Gălboveni	Capitania Portului Drobeta Turnu Severin	balcan_jon...	03.01.2020 20:52:00	În dezbateri
2408	În data de 02.01.2020, ora 16:40, Serviciul VTMIS ...	Esuare	Aloale-Gravitate redusă	02.01.2020 16:40:00	Activ (în desfășurare)				08340	Înzaru	Capitania Portului Drobeta Turnu Severin	balcan_jon...		În dezbateri
2405	În data de 22.12.2019 ora 02:20 nave Imp. Mercus...	Esuare	Aloale-Gravitate redusă	22.12.2019 02:20:00	Finalizat	MERCUR 305			07540	Calafat	Oficiul de Capitanie Calafat	Velican_Gi...	22.12.2019 12:26:00	Avizat
2405	21.12.19705/05-Venac 201 cu 6 unci mc /T=2,88 af...	Aloale	Aloale-Gravitate redusă	21.12.2019 06:20:00	Activ (în desfășurare)	515, MERCUR 201, 676, 1147, 1275, 1215, 1470			00492	Calafat	Capitania Portului Calafat	coroastaru...		Publicat
2404	În data de 17.12.2019 ora 15:30, Imp.MERCUR 201 cu ...	Esuare	Aloale-Gravitate redusă	17.12.2019 15:30:00	Finalizat	503, 650, 562, 950, MERCUR 201, 435, 605, 435			00020	Buhăria	Oficiul de Capitanie Zimnicea	Racoș_Dorel	18.12.2019 16:00:00	În dezbateri
2401	Pe data de 16.12.2019, la ora 12:50, nave amarată c...	Aloale	Probleme gravitabile cu acces	16.12.2019 12:50:00	Activ (în desfășurare)				50000	Bulina	Capitania Portului Bulina	plăc_lean		În dezbateri
2402	Pe data de 13.12.2019, la ora 12:50, nave maritimă...	Aloale	Aloale-Gravitate redusă	13.12.2019 16:22:00	Activ (în desfășurare)				00000	Bulina	Capitania Portului Bulina	plăc_lean		În dezbateri
2401	La data de 12.12.2019, în jurul orei 08:15 ambarcau...	Esuare	Aloale-Gravitate redusă	12.12.2019 14:20:00	Finalizat				00001	Bulina	Capitania Portului Bulina	erbu_casa	12.12.2019 14:20:00	În dezbateri

- 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.

Notă

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.

Cercetarea accidentelor se face de compartimentul cercetare din cadrul căpitaniei portului în zona căreia s-a produs accidentul. Cercetarea accidentelor de navigație se face pe două planuri, tehnic și juridic.

Din punct de vedere juridic, cercetarea se face de compartimentul cercetare al căpitaniei în a cărei zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, sub coordonarea Parchetului și asistența metodologică a Serviciul Siguranța Navigației – ANR, iar din punct de vedere tehnic, cercetarea evenimentului se face de către Direcția Tehnică.

Odată încheiat dosarul de cercetare al unui eveniment de navigație, se întocmește **referatul de încheiere a cercetării** (RIC) și este transmis 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.

La sfârșitul anului 2019, situația dosarelor de cercetare a accidentelor de navigație se prezintă astfel:

- P.V. de încheiere a cercetării	- 11
- în curs de cercetare	- 8
- declinare de competență	- 0
- raport avarie	- 0
- referat încheiere cercetare	- 1
- vizate cu declarații	- 0
- caz fortuit	- 0
- preluate de poliție pentru efectuarea cercetării penale	- 17
- vizate fără declarații	- 1
- soluționare RIC	- 1
- fără dosar	- 1

Pentru exemplificare, redăm mai jos 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....., traversMm de țarm....., se vor da date cât mai exacte în urma căruia s-a produs coliziunea între navele....., eșuarea navei....., am constatat următoarele:

.....

.....

III. ACCIDENTE GRAVE ȘI FOARTE GRAVE ÎN 2019

Accident foarte grav înseamnă un eveniment la o navă care implică pierderea totală a navei, pierderea de vieți omenești sau poluare severă (conform OUG nr.87/2011, Ordin nr.84/2010 și Rezoluția MSC 255/2008 - Cod de investigare accidente).

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 a 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 2019 s-au produs 19 accidente grave și foarte grave, reprezentând 47,50 % din numărul total de accidente:

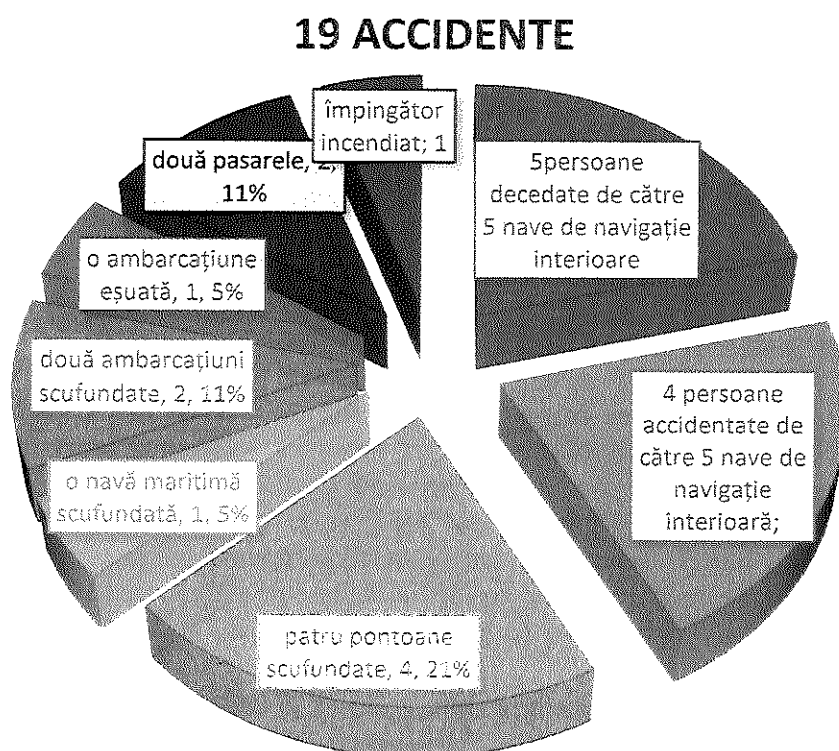
12 accidente foarte grave:

- 5 decedați în care au fost implicate nave de navigație interioară;
- 4 persoane accidentate în care au fost implicate 4 nave de navigație interioară și o navă maritimă;
- 1 navă maritimă eșuată și scufundată parțial – nava *QUEEN HIND* Pavilion PALAU;
- 1 împingător incendiat;
- 1 barjă scufundată în plutire.

7 accidente grave:

- 4 accidente în care au fost scufundate parțial 4 pontoane;
- 1 ambarcațiune scufundată;
- 1 macara a acroșat un cablu de înaltă tensiune;
- 1 împingător care a scufundat două pasarele de acces și un pilon.

Figura 3 - Situația accidentelor grave și foarte grave din 2019, defalcate pe tipuri de accidente cu nave implicate



4. Împingătorul SIDEX 2 – pavilion România, km.1 braț Caleia - Dunăre

În data de 13.11.2019, la orele 11.53 comandantul de pe împingător SIDEX 2, aflat în marș aval cu convoi - 6 unități încărcate, în zona Km 1, Braț Caleia, Dunăre, a informat Port Control Brăila că în sala mașini a împingătorului este un incendiu.

Operatorul VTMIS a luat legătura cu navele din zonă pentru asistență și intervenție. Căpitanul șef de port a informat ISU și Flotila de Dunăre (nave militare) să asigure intervenție specializată la fața locului.

La fața locului au acționat pentru stingerea incendiului nava militară Smârdan, remorcherul Agricultorul (cu podul plutitor), o cisternă I.S.U. cu apă și spumă, rem. Lebăda, împingătorul Lainici și împingătorul Rovinari 27.

Nu au fost victime. La fața locului au fost reprezentanții căpitaniei, pentru coordonare acțiune de intervenție, constatări și dispunere măsuri necesare.

Pagube materiale:

Compartiment mașini (echipamente)	-	90% ars
Comanda navigație (echipamente)	-	100% arsă
Bucătărie (echipamente)	-	90% arsă
Alte compartimente interioare	-	90% arse

Conform adresei I.S.U. "Dunărea" al județului Brăila nr. 2.321.884/25.11.2019: elemente privind stabilirea cauzei probabile a evenimentului:

- locul (focarului): sala mașini;
- sursa probabilă de aprindere: contactor;
- primul material care s-a aprins: mase plastice;
- împrejurarea determinantă: aparat comutare defect;
- condiții care au favorizat dezvoltarea și propagarea evenimentului (incendiului): cantitate mare de materiale combustibile (înveliș conductor electric).

Evenimentul a fost raportat Parchetului de pe lângă Judecătoria Brăila.

Dosarul a fost înregistrat cu număr unic la Parchet – 6585/P/2019 și repartizat spre soluționare Poliției T.N. Brăila.

5. S.M. HERZOGENBURG – pavilion Germania, km. fluvial 628, în zona silozului COFCO - port Corabia

În data de 01.10.2019, orele 18.45, S.M. Herzogenburg cu 3 unități, operator S.C. Trans Vest S.R.L., cu un pescaj de 1,80 m, încărcate cu 3572 tone cereale, în timpul rondoului efectuat la km. flv. 628, în zona silozului COFCO - port Corabia, a acroșat cu prova convoiului un pilon de acostare la terminalul de încărcare-descărcare cereale, pasarela de acces a fost ruptă, pilonul și pasarela cazând în apă.

În urma coliziunii nu s-au înregistrat victime și nu au fost fenomene de poluare. Au fost loviți 4 piloni ai instalației de încărcare cereale, dintre care unul s-a înclinat și cel de al doilea a căzut în apă, fiind distrus. Cele două pasarele au căzut în apă. Șeful Oficiului de căpitanie Corabia a luat declarații membrilor de echipaj și a stabilit cauzele producerii evenimentului.

Cauza probabilă: Tratarea în mod eronat de către comandantul navei a stabilirii formării convoiului în acea zonă și a manevrei de întoarcere, fără a analiza configurația brațului Băloiu.

Referat de Încheiere a Cercetării nr 1/105012/02.10.2019 întocmit de Căpitania Portului Corabia.

6. Împingătorul Sidex 2 – pavilion Român, km 298, Dunăre

La data de 15.01.2019, la ora 23.19, C.P. Cernavodă a fost sesizată de căpitanul fluvial Cuza Gabriel despre dispariția de la bordul navei împingătorului Sidex 2 a marinarului Drăghici Rădunel, care s-a accidentat la picior și a alunecat în Dunăre.

Dispariția marinarului Drăghici Rădunel, este de competența Poliției Judiciare/Parchet.

7. Slep motor BONAVIA – pavilion Slovacia, km. 300 Dunăre

În data de 11.03.2019, la ora 18.30, am fost sesizați telefonic de către Poliția de Frontieră Cernavodă, despre faptul că la bordul Slepului Motor BONAVIA, sub pavilion Slovacia, un membru de echipaj a fost electrocutat.

a suferit vătămări corporale vizibile, o singură persoană de sex feminin a fost dusă la Unitatea de primiri urgente, Tulcea.

Din informațiile primite de la Poliție, după investigațiile făcute la spital, s-a constatat că persoana este în afara oricărui pericol, fiind externată.

Conducătorul ambarcațiunii a fost sancționat contravențional cu amendă în cuantum de 5000 lei conform art.2(t) din HG 876/2007, ptr. lipsă măsuri vigilență prevăzute de RND, pe fondul oboselii.

12. Ambarcațiune tip MICRO 500 – pavilion România, Mm 6+880 mal stânga, Canal Sulina

În data de 16.12.2019, în jurul orei 12:50, am fost sesizați cu privire la faptul că la mila marină 6+800, mal stâng, Canal Sulina, se află o ambarcațiune cu o persoană decedată.

La fața locului s-a deplasat o echipă formată din ofițerul Căpitaniei Portului Sulina și reprezentantul Poliției Transporturi Navale Sulina, care au efectuat cercetarea la fața locului. Ambarcațiunea tip MIKRO 500, echipată cu motor tip Tohatsu de 20 CP, se afla blocată într-o salcie la Mm 6+800, Canal Sulina, mal stâng, iar la elicea motorului se afla prinsă de haine o persoană decedată, ulterior fiind identificat de către martori, cetățean din comuna Crișan, având numele de Solomon Pintilie.

Cazul este în curs de cercetare la organele judiciare ale Poliției Transporturi Navale Sulina.

IV. ACCIDENTE MAI PUȚIN GRAVE ȘI INCIDENTE

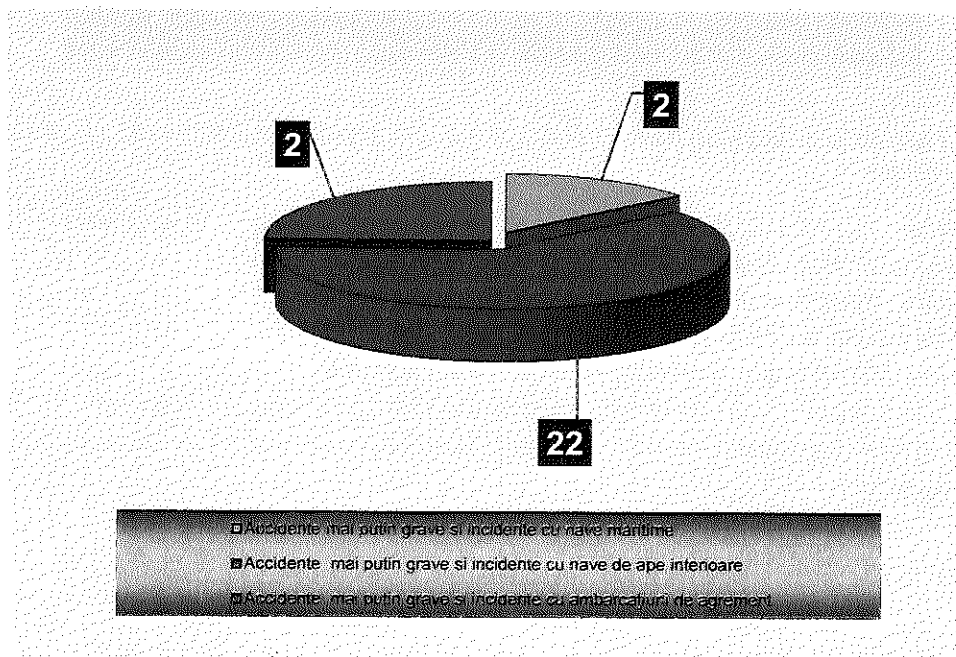
Accidente mai puțin grave sunt accidentele navale care nu sunt încadrate ca accidente grave sau foarte grave (conform OUG 87/2011, Ordin 84/2010 și Rezoluția MSC 255/2008 - Cod de investigare a accidentelor) și sunt înregistrate în scopul folosirii informațiilor înregistrate pentru evitarea producerii în viitor a aceluiași tip de accidente.

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 2019 s-au produs 21 accidente mai puțin grave și incidente, din care:

- 2 (13.85%) în care au fost implicate nave maritime;
- 22 (61.54%) în care au fost implicate nave de navigație interioară;
- 2 (24.61%) în care au fost implicate ambarcațiuni de agrement.

Figura 4. Situația accidentelor mai puțin grave produse în 2019, defalcate pe tipuri de nave:



Nave maritime - 4

Pe Căpităniile Zonale

Constanța	2
Tulcea	2
Galați	0
Giurgiu	0
Drobeta Tr. Severin	0

Tipuri de accidente

eșuare	1
incendiu	0
coliziuni cu altă navă	0
scufundare	1
poluare	0
coliziuni cu instalațiile portuare	1
gaură de apă	0
altele	1

Nave de navigație interioară - 35

Pe Căpităniile Zonale

Constanța	14
Tulcea	6
Galați	5
Giurgiu	3
Drobeta Tr. Severin	7

Tipuri de accidente

Obiect imers	6
incendiu	1
coliziune poduri/ inst.portuare	6
coliziune cu altă navă	6
Gaură de apă	2
altele	14
poluare	0

Ambarcațiuni de agrement - 8

Pe Căpităniile Zonale

Constanța	0
Tulcea	8
Galați	0
Giurgiu	0
Drobeta Tr. Severin	0

Tipuri de accidente

eșuare	1
incendiu	0
coliziuni	2
scufundări	2
coliziune corpuri imerse	0
altele	3

Principalele cauze ale accidentelor 2019

coliziuni cu altă navă	7
coliziune corpuri imerse	6
scufundare	2
gaură de apă	2
coliziuni cu poduri sau instalațiile portuare	2
eșuare	1
incendiu	1
poluare	0
altele	26

VIII. SITUAȚIA ACCIDENTELOR ÎN PERIOADA 2015-2019 - CONSECINȚE

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

IX. SITUAȚIA ACCIDENTELOR ÎN PERIOADA 2015 – 2019 – TIP

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

X. CONCLUZII

Din analiza accidentelor navale petrecute în anul 2019, în comparație cu anul precedent, pe apele naționale navigabile ale României, se pot formula următoarele concluzii:

- a scăzut numărul accidentelor de navigație pe timpul manevrelor de intrare/ieșire în/din porturile românești;
- a scăzut numărul de accidente în care au fost implicate ambarcațiuni;
- a scăzut numărul de accidente în care au fost implicate nave de navigație interioară;
- accidentele navale s-au produs în principal din următoarele motive:
 - nu s-au respectat normele de siguranță a navigației;
 - datorită scăderii cotelor apelor Dunării;
 - scufundarea unor nave din cauza unor coliziuni cu alte nave;
 - scufundarea unor nave (barje) datorită lipsei echipajului.

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

Pentru reducerea numărului de accidente de navigație propunem următoarele măsuri:

- poziționarea/repoziționarea balizajelor pe sectoarele de navigație din zonele de responsabilitate;
- 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;

- în timpul navigației, conducătorii de nave să respecte tot timpul viteza de siguranță, să ia toate măsurile de precauție pe care le impun îndatoririle generale de vigilență și practică profesională, pentru a nu produce accidente în apele naționale navigabile;
 - intensificarea controalelor de către căpităniile de port pe linie de siguranța navigației, privind:
 - verificarea navelor din punct de vedere tehnic și valabilitatea documentelor la bord;
 - respectarea regulilor de navigație;
 - verificarea echipajului minim de siguranță;
 - purtare echipament de protecție adecvat lucrului cu tensiune înaltă, respectarea normelor de protecția muncii la bordul navei;
 - respectarea programului de lucru de către marinari;
 - respectarea normelor de siguranța navigației privind folosirea vestelor de salvare;
 - interzicerea consumului de băuturi alcoolice de către personalul navigant.
-