



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ

Nr. ANR

25-9141

Data: 05.02.2025

ACCIDENTE NAVALE 2024

SERVICIUL SIGURANȚA NAVIGAȚIEI ȘI
AUTORIZĂRI

CUPRINS

- 1. INTRODUCERE**
- 2. GESTIUNEA DATELOR REFERITOARE LA ACCIDENTELE NAVALE**
- 3. ACCIDENTE NAVALE PRODUSE ÎN ANUL 2024**
 - 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 2021 - 2024**
- 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 și Autorizări (SSNA) din cadrul Autorității Navale Române, se prezintă statistici și comentarii despre accidentele de navigație și incidentele care s-au înregistrat în perioada anului 2024, în apele naționale navigabile ale României. Datele au fost colectate de la căpităniile 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 căpitănie 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.

Căpităniile de port acționează din oficiu sau la sesizare prin ofițerii de căpitănie care le reprezintă (ofițeri din cadrul SSN) ca organe de cercetare administrative și cercetare penală.

2. GESTIONAREA DATELOR REFERITOARE LA ACCIDENTELE NAVALE

Toate evenimentele de navigație pe căile navigabile interioare sunt introduse în aplicația electronică RORIS de către ofițerul desemnat să opereze sistemul și gestionată de un inspector de specialitate din cadrul Serviciului Siguranța Navigației și Autorizări.

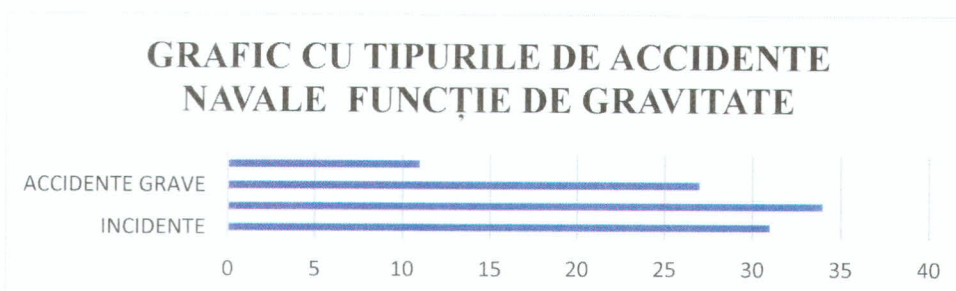
Aplicația electronică pentru raportarea accidentelor de navigație (Calamity Abatement) din sistemul RORIS are ca rol :

- gestiunea datelor referitoare la evenimentele de navigație care apar pe 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.

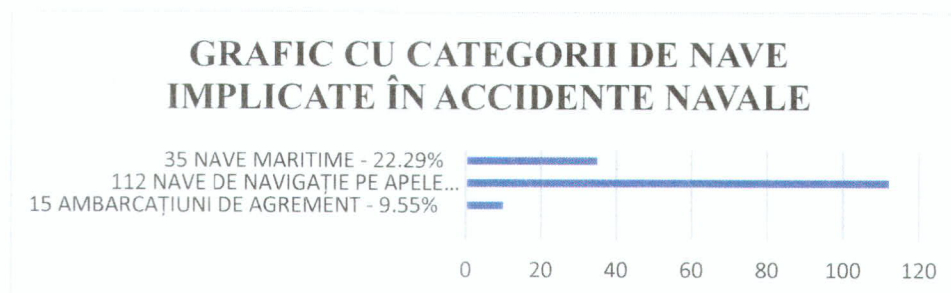
3. ACCIDENTE NAVALE PRODUSE ÎN 2024

În anul 2024, în apele teritoriale ale României, au fost monitorizate în trafic un număr total de **265223** de mișcări nave constând în tranzitări ale apelor teritoriale, sosiri/ieșiri/manevre din dană în dană în porturile românești , din care au fost monitorizate **21078** mișcări de nave maritime si **244145** mișcări de nave de navigație pe apele interioare. În condițiile în care, în decursul anului 2023, traficul naval rămânând semnificativ de mare pe fondul războiului din Ucraina, au avut loc **103** de accidente și incidente de navigație în care au fost implicate un număr de **157** 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/ 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.



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 Serviciului Siguranța Navigației și Autorizări din cadrul 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	Constanta	Tulcea	Galați	Giurgiu	Drobeta T. Severin	TOTAL ANR
Dosare din anul anterior:	0	18	5	1	0	24
dosare deschise în 2024	76	23	19	1	25	144
_dosare primite de la alte organe	0	0	0	0	0	0
_proteste de mare	18	0	0	0	0	18
_rapoarte de avarie	65	0	18	0	1	84
Total dosare -	76	41	24	2	25	168
din care:	0	1	0	0	0	1
_trimise la parchet						
_preluate de poliție	0	1	0	0	0	1
_finalizate cu amendă	0	2	9	0	3	14
_finalizate cu viză cu declarații	0	2	4	0	1	15
-vizate fără declarații	76	2	4	0	1	83
-dosare ramase în lucru	0	33	7	1	13	54

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.

În anul 2024 s-au produs **38** de accidente foarte grave și grave, reprezentând 30.28 % din numărul total de accidente și incidente care sunt redată în tabelele de mai jos :

TIPURI ACCIDENTE / TIPURI DE NAVE	FOARTE GRAVE	GRAVE	TOTAL
NAVE MARITIME IMPLICATE			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – NAVA MARITIMA		1	1
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – AMBARCAȚIUNI			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – INFRASTRUCTURI			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – OBIECTE IMERSE			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – ALT TIP DE NAVE			
NAVE NAVIGAȚIE APE INTERIOARE IMPLICATE			
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – NAVA ACELAȘI TIP		2	2
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE - AMBARCAȚIUNI		1	1
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – INFRASTRUCTURI		2	2
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – OBIECTE IMERSE		2	2
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – ALTE TIPURI DE NAVE		1	1
AMBARCAȚIUNI DE AGREMENT IMPLICATE			
COLIZIUNE AMBARCAȚIUNE – AMBARCAȚIUNE	1		1
COLIZIUNI AMBARCAȚIUNI – INFRASTRUCTURI	2	1	3
COLIZIUNI AMBARCAȚIUNI – OBIECTE IMERSE			
EȘUĂRI			
NAVE MARITIME		2	2
NAVE NAVIGAȚIE APE INTERIOARE		7	7
AMBARCAȚIUNI DE AGREMENT			
POLUARE			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGAȚIE APE INTERIOARE			
AMBARCAȚIUNI			
ALTE TIPURI DE NAVE			
INCENDIU/EXPLOZII			
NAVE MARITIME		1	1
NAVE NAVIGATIE APE INTERIOARE			
AMBARCAȚIUNI	1		1
ALTE TIPURI DE NAVE			
SCUFUNDARI PARTIALE / TOTALE (P / T)			
NAVE MARITIME	1		1

NAVE NAVIGATIE PE APE INTERIOARE	1	1	2
AMBARCATIUNI	2		2
ALTE TIPURI DE NAVE	1		1
GAURA DE APA / INFILTRATII			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGATIE APE INTERIOARE		3	3
AMBARCATIUNI			
RASTURNARI			
AMBARCATIUNI	1		1
ALTE TIPURI DE ACCIDENTE	1	3	4
TOTAL ACCIDENTE DE NAVIGATIE FOARTE GRAVE SI GRAVE	11	27	38

Exemple de **accidente foarte grave și grave** extrase din rapoartele de accidente navale primite :

- În data de 18.05.2024, în jurul orelor 04:00, informații primite de la MRCC, nava MOHAMMAD Z, s-a scufundat la 26 Mm de Sf.Gheorghe. Nava avea un echipaj format din 11 persoane, 8 persoane au fost recuperate din 11. Echipajul era format din 9 sirieni și 2 egipteni. La fața locului s-a intervenit cu navele ARSVOM, SAR ATEMIS, SAR APOLLO. Cele 8 persoane recuperate procedeau către Portul Constanța, la bordul navei SAR ARTEMIS, pentru celelate 3 persoane dispărute s-a continuat căutarea.

- În data de 25.10.2024, orele 07.35, Căpitania Zonală Tulcea a fost sesizată prin SNAU 112, că pe canalul Sulina — mila marină 30 +500, în zona localității Partizani s-a produs o coliziune între două ambarcațiuni, respectiv ambarcațiunea ROU 5292 TI, fără persoane la bord în afară de conducător, și o ambarcațiune tip Black Sea cu motor de 40 CP, în care se aflau 3 persoane, inclusiv conducătorul. În urma coliziunii, ambarcațiunea tip Black Sea s-a scufundat, iar un ocupant, Spiridon Mihai, în vârstă de 34 de ani, localnic din Partizani, a decedat.

- În data de 15.04.2024, în jurul orei 19:30, nava tip Împingător PHOENIX SEVEN, aparținând societății Phoenix River Trans S.R.L., aflată în marș amonte cu un convoi format din 3(trei) unități goale din portul Călărași pentru portul Somovit — Bulgaria, s-a solicitat intervenția unui echipaj medical în urma accidentării unui membru de echipaj. Ca urmare a sesizării, s-a apelat numărul unic de urgență 112 și s-a solicitat deplasarea unei ambulanțe în portul Oltenița la km. fluvial 430. Se menționează că în urma informațiilor primite și a constatărilor la fața locului a rezultat că accidentul de muncă în care a fost implicat Dl. Piscică Nelu Dănuț, marinar îmbarcat la bordul navei PHOENIX SEVEN, s-a produs în timpul manevrei de ancorare în rada portului Oltenița în urma cedării suportului stopei vinciului de ancoră.

- În data de 22.12.2024 ora: 15:00, S/M SEATTLE cu Bj B1, Pavilion Bulgaria încărcate cu 3752,67 to. otel laminat, navigând amonte de la Izmail la Smederevo la Km. 543 a atins uscatul și a esuat, blocând șenalul navigabil.

- În data de 24.11.2024 în jurul orelor 12:30 am fost sesizați prin serviciul 112 despre faptul că o ambarcațiune cu motor a colizionat cu malul pe canalul Caraorman, rezultând vătămarea conducătorului care se afla singur în ambarcațiune, fiind găsit inconștient de către persoana care a apelat 112. Cadrele medicale sosite cu ambulanța la fața locului au încercat resuscitarea victimei dar fără rezultat, declarându-se decesul acesteia. Conducătorul

ambarcațiunii era numitul Munteanu Renato din Caraorman iar ambarcațiunea de tip Golf 565 înregistrată cu cu nr. 3-6659-TL prezinta urme de coliziune.

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/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 2024 s-au produs **65** de **accidente mai puțin grave și incidente** reprezentând 69.72 % din numărul total de accidente după cum sunt prezentate în tabelul de mai jos :

TIPURI ACCIDENTE / TIPURI DE NAVE	MAI PUTIN GRAVE	INCIDENTE	TOTAL
NAVE MARITIME IMPLICATE			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – NAVA MARITIMA	3	1	4
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE	4		4
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – AMBARCATIUNI			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – INFRASTRUCTURI	7	2	9
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – OBIECTE IMERSE			
COLIZIUNE NAVA MARITIMA – ALTE TIPURI DE NAVE	1		1
NAVE NAVIGAȚIE APE INTERIOARE IMPLICATE			
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – NAVA ACELASI TIP	5		5
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – AMBARCATIUNI	1		1
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – INFRASTRUCTURI	6		6
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE – OBIECTE IMERSE			
COLIZIUNE NAVA NAVIGAȚIE APE INTERIOARE– ALTE TIPURI DE NAVE	1		1
AMBARCAȚIUNI DE AGREMENT IMPLICATE			
COLIZIUNE AMBARCATIUNE – AMBARCATIUNE	1		1
COLIZIUNI AMBARCATIUNI – INFRASTRUCTURI			
COLIZIUNI AMBARCATIUNI – OBIECTE IMERSE			
COLIZIUNI AMBARCAȚIUNI CU ALTE TIPURI DE NAVE			
ESUARI			
NAVE MARITIME	4		4
NAVE NAVIGAȚIE APE INTERIOARE	1	21	22
AMBARCAȚIUNI DE AGREMENT			
POLUARE			
NAVE MARITIME			

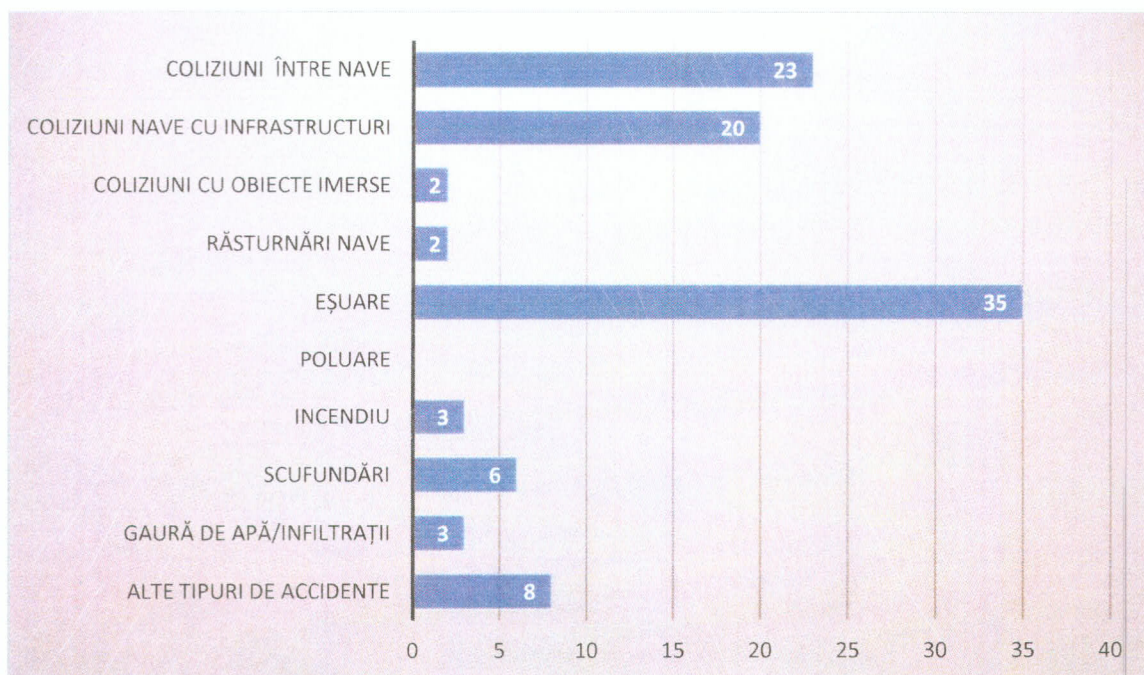
NAVE NAVIGATIE APE INTERIOARE			
AMBARCATIUNI			
ALTE TIPURI DE NAVE			
INCENDIU			
NAVE MARITIME		1	1
NAVE NAVIGATIE APE INTERIOARE			
AMBARCATIUNI		1	1
ALTE TIPURI DE NAVE			
SCUFUNDARI PARTIALE / TOTALE (P / T)			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGATIE PE APE INTERIOARE		1	1
AMBARCATIUNI			
ALTE TIPURI DE NAVE			
GAURA DE APA / INFILTRATII			
NAVE MARITIME			
NAVE NAVIGATIE APE INTERIOARE			
AMBARCATIUNI			
ALTE TIPURI DE ACCIDENTE		4	4
TOTAL ACCIDENTE DE NAVIGAȚIE MAI PUTIN GRAVE SI INCIDENTE	34	31	65
TOTAL GENERAL ACCIDENTE DE NAVIGAȚIE 2024			103

Exemple de accidente mai puțin grave și incidente extrase din rapoartele de accidente navale primite:

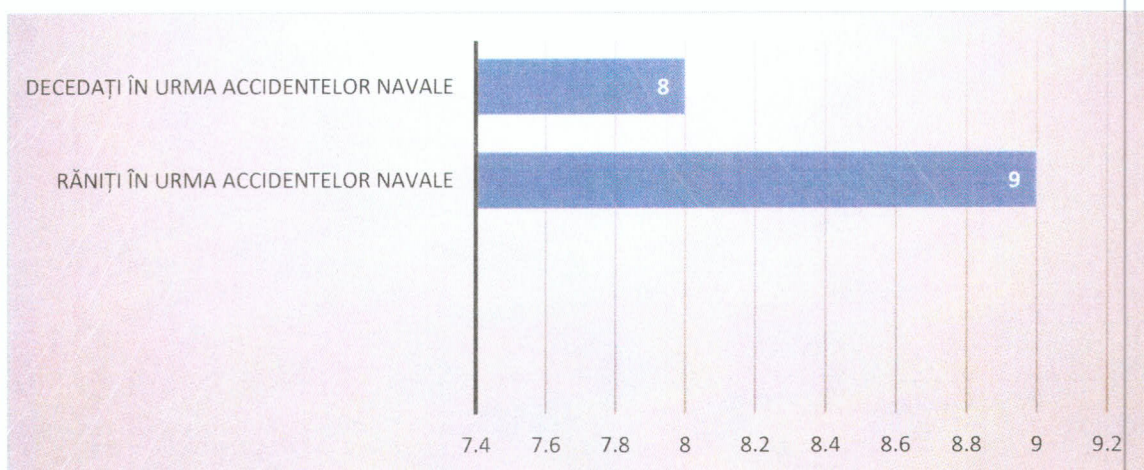
- În data de 13.11.2024, în jurul orelor 07:15, după formarea convoiului în rada exterioară, procedând la intrare pe canalul Sulina, datorită vântului puternic și a mării agitate, convoiul menționat a atins geamandura roșie de la hectometru 85, spărgând-o la nivelul apei deteriorând partea superioară metalică a geamandurii, rămânând în stare de plutire în aceeași poziție. Convoiul nu a fost afectat.
- În data de 02.11.2024, ora 07:063 pilotul navei, D-nul Buliga Laurentiu a anunțat în VHF CH16 începerea manevrei de plecare a navei CAPTAIN YUSIF din dana 48 pentru mars aval. La ora 07:45 pilotul anunța ca nava a esuat în zona Mm179 spre malul drept în afara senalului navigabil în timpul manevrei de rondou, Pilotul a fost informal de Pori Control Galați ca în zona respectivă (spre malul drept) există pericol de esuare. Nu s-au raportat accidente, avarii la nava și nici urme de poluare.

4. ACIDENTE PE TIPURI DE NAVE ȘI ZONE DE JURISDICȚIE

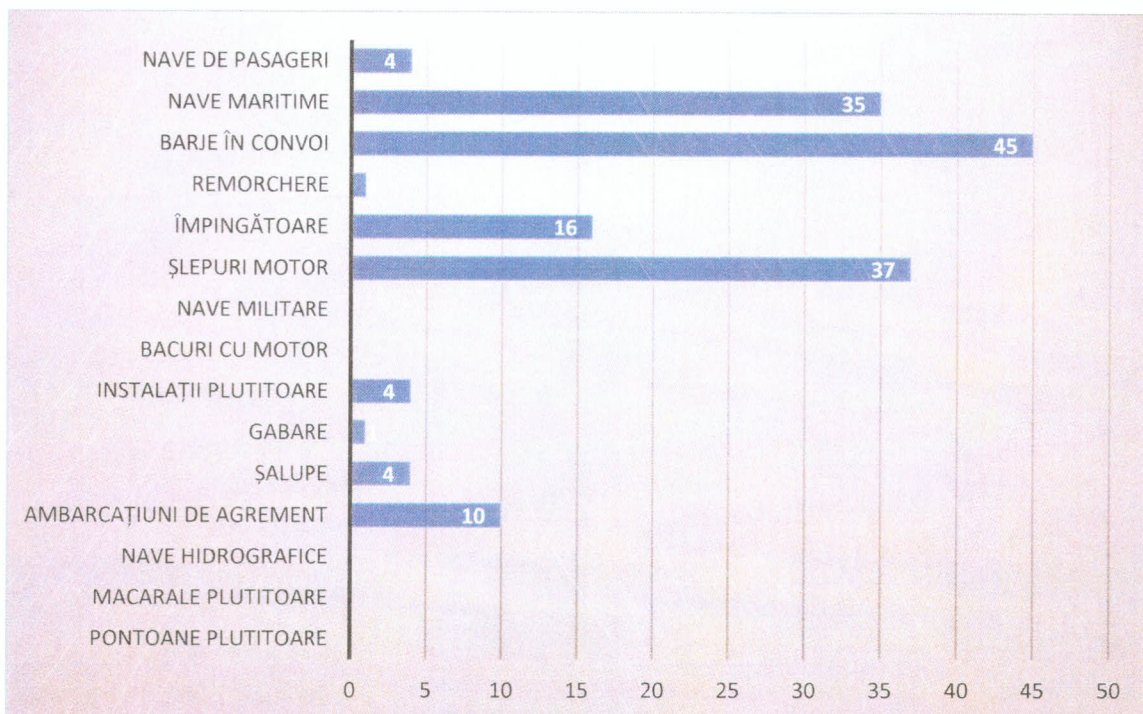
TIPURI DE ACCIDENTE PE TIPURI DE NAVE



VICTIME REZULTATE ÎN URMA ACCIDENTELOR NAVALE

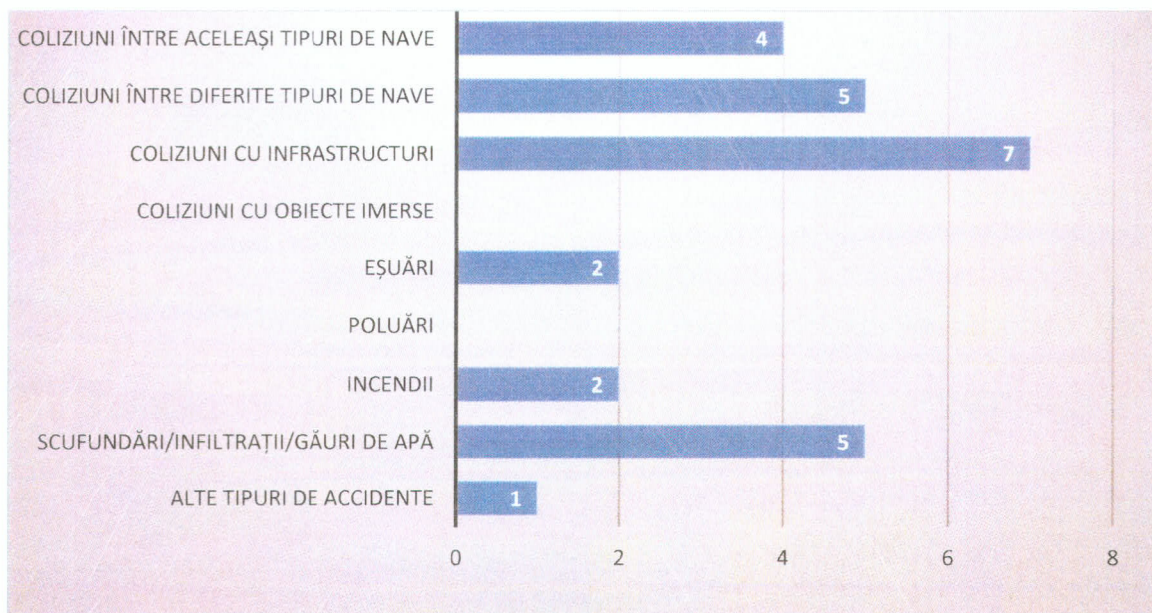


TIPURI DE NAVE IMPLICATE ÎN ACCIDENTE NAVALE

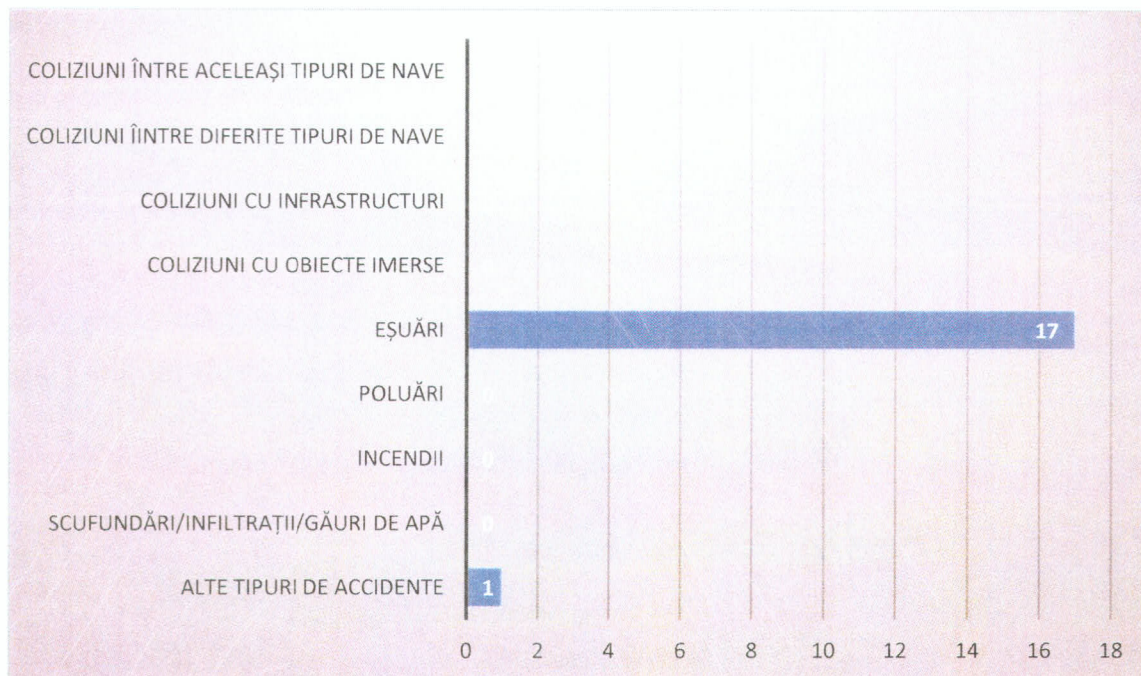


ACCIDENTE NAVALE PE TIPURI ȘI ZONE DE JURISDICȚIE

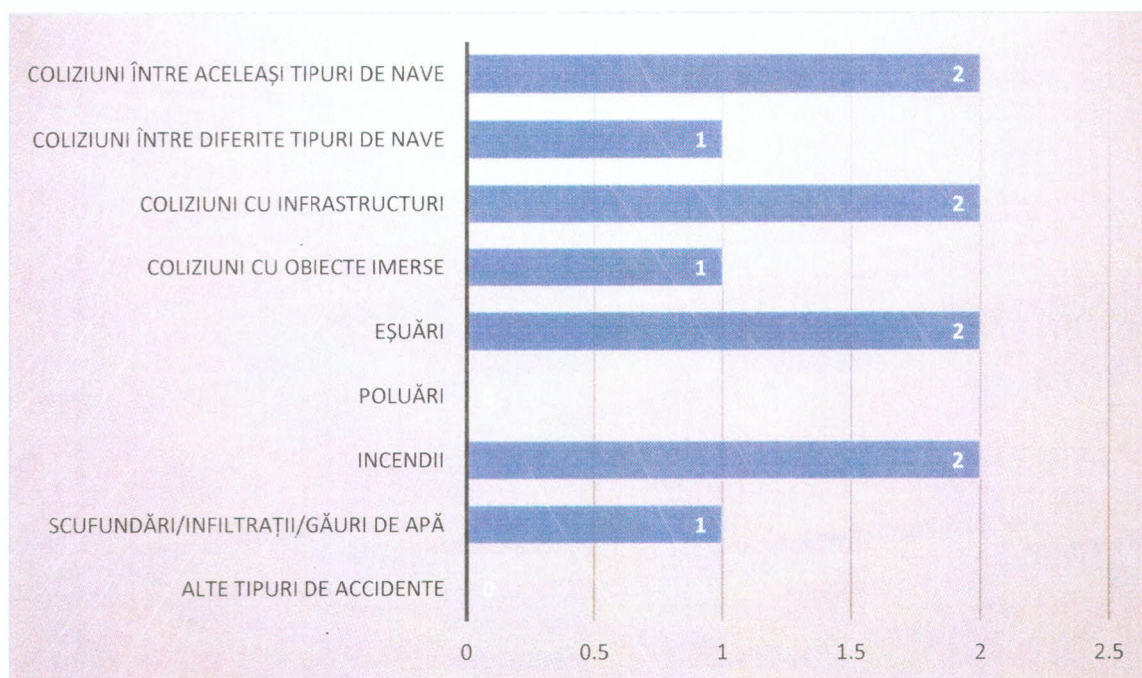
Căpitănia Zonală CONSTANȚA - TIPURI DE ACCIDENTE



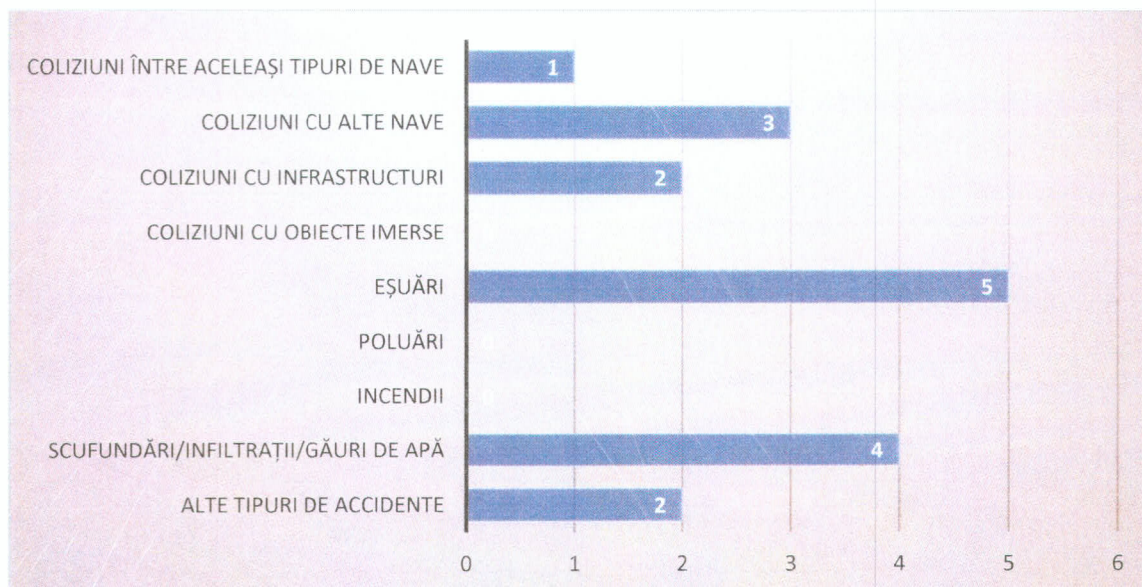
Căpitănia Zonală GIURGIU - TIPURI DE ACCIDENTE



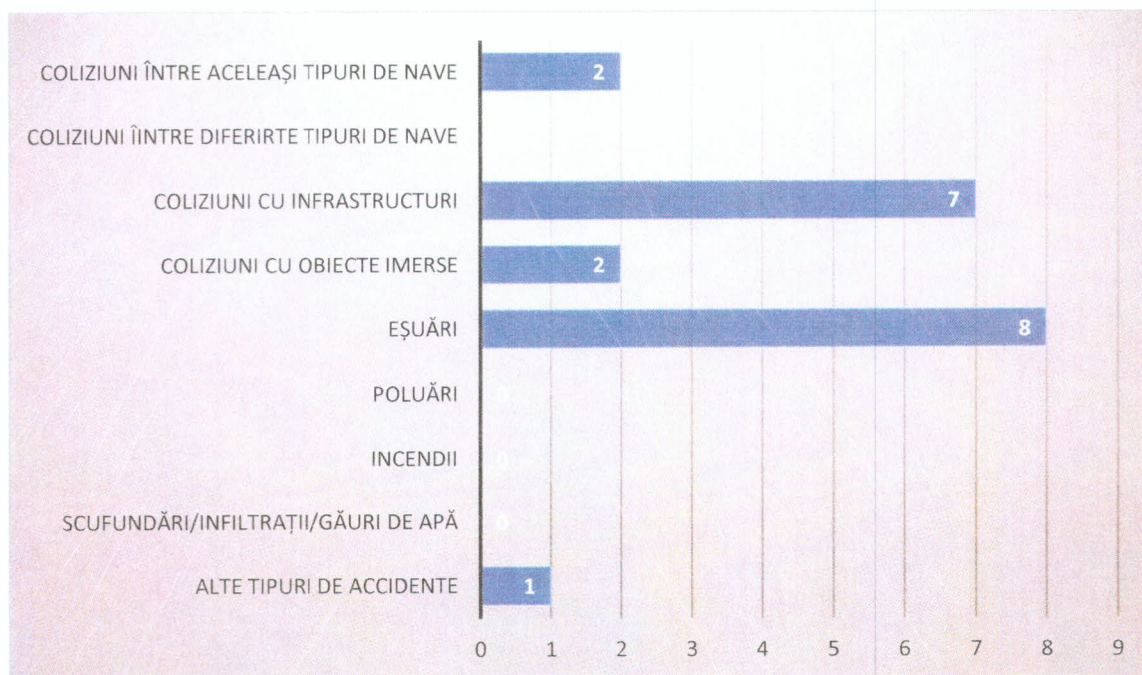
Căpitănia Zonală TULCEA - TIPURI DE ACCIDENTE



Căpitănia Zonală GALAȚI - TIPURI DE ACCIDENTE



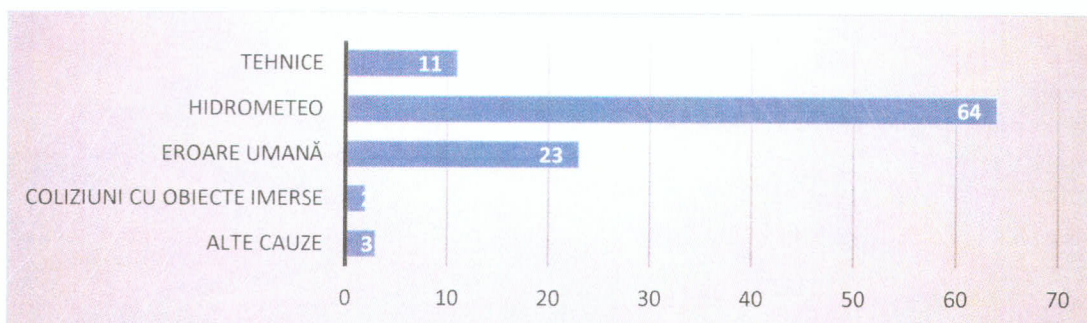
Căpitănia Zonală DROBETA TURNU SEVERIN - TIPURI DE ACCIDENTE



5. CAUZELE ACCIDENTELOR NAVALE

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 ALE CAUZELOR CARE AU PROVOCAT 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 2024, 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, conducerea ambarcațiunilor de agrement cu viteză necorespunzătoare, consumul de băuturi alcoolice etc.

6. SITUAȚIA COMPARATIVĂ PE TIPURI DE ACCIDENTE 2021 – 2024

Perioada	Esuari	Incendiu	Scufundari totale sau partiale	Coliziuni între nave	Coliziuni cu infrastructuri portuare	Poluări	Total accidente / incidente navale
2021	47*	4	7	44	15	1	151
2022	57*	2	3	19	6	2	149
2023	54*	5	7	64	12	0	142
2024	35*	2	6	23	20	0	103

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

6.1 SITUAȚIA COMPARATIVĂ FUNCȚIE DE GRAVITATE

PERIOADA	ACCIDENTE GRAVE SI FOARTE GRAVE	ACCIDENTE MAI PUTIN GRAVE SI INCIDENTE	TOTAL ACCIDENTE/INCIDENTE NAVALE
2021	37	114	151
2022	28	95	149
2023	43	99	142
2024	38	65	103

7. CONCLUZII

Din analiza accidentelor navale care au avut loc în anul 2024 în comparație cu anul precedent, pe apele naționale navigabile ale României s-a constatat o scădere a numărului de accidente datorită monitorizării continue a traficului naval și 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:

- 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;
- intensificarea controalelor de către căpităniile 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 (dirijare trafic), prin comunicare efectivă cu navele aflate în trafic în zonele de jurisdicție într-un limbaj comun standard naval 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.