



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ

Nr. ANR 26-8574

Data: 03.02.2026

ACCIDENTE NAVALE 2025

SERVICIUL SIGURANȚA NAVIGAȚIEI, ISM

CUPRINS

- 1. INTRODUCERE**
- 2. GESTIUNEA DATELOR REFERITOARE LA ACCIDENTELE NAVALE**
- 3. ACCIDENTE NAVALE PRODUSE ÎN ANUL 2025**
- 4. ACCIDENTE PE TIPURI ȘI ZONE DE JURISDICȚIE**
- 5. CAUZELE ACCIDENTELOR NAVALE**
- 6. SITUAȚIA COMPARATIVĂ A ACCIDENTELOR NAVALE 2022-2025**
- 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,ISM din cadrul Autorității Navale Române, se prezintă o statistică a accidentelor și a incidentele de navigație care s-au înregistrat în perioada anului 2025, în apele naționale navigabile ale României. Datele primite în cadrul SSN,ISM au fost colectate de la căpităniile zonale.

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 :

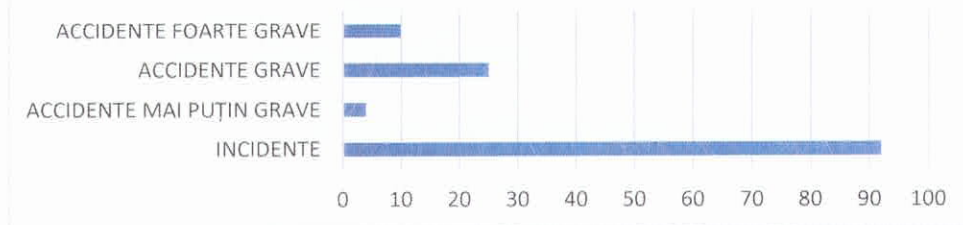
- gestiunea datelor referitoare la evenimentele de navigație care apar pe apele interioare și care pot afecta navigația pe sectorul românesc;
- informarea autorităților interesate și abilitatea de a interveni pentru a remedia situația creată de evenimentele de navigație;
- prevenirea și reducerea efectelor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

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

3. ACCIDENTE NAVALE PRODUSE ÎN 2025

În anul 2025, în apele teritoriale ale României, au fost monitorizate în trafic un număr total de **224581** de mișcări nave constând în tranzitări ale apelor teritoriale, sosiri/ieșiri/manevre din dană în dană în porturile românești , din care au fost monitorizate **18946** mișcări de nave maritime si **205635** mișcări de nave de navigație pe apele interioare. În condițiile în care, în decursul anului 2025, pe fondul războiului din Ucraina traficul naval a rămas același, au avut loc **133** de accidente și incidente de navigație în care au fost implicate un număr de **179** nave.

GRAFIC CU TIPURILE DE ACCIDENTE NAVALE FUNCȚIE DE GRAVITATE



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.

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 căpităniei în a cărei zonă de jurisdicție s-a produs accidentul, sub coordonarea Parchetului și asistența metodologică a Serviciului Siguranța Navigației, ISM din cadrul ANR, dacă este cazul. O dată 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.

Mai jos redăm o situație centralizată a dosarelor de cercetare.

DOSARE DE CERCETARE / CĂPITĂNIA ZONALĂ	Constanta	Tulcea	Galați	Giurgiu	Drobeta T. Severin	TOTAL ANR
Dosare din anul anterior:	0	3	2	1	4	10
dosare deschise	57	21	16	3	15	112
_dosare primite de la alte organe	3	0	0	0	0	3
_proteste de mare	11	1	0	0	0	12
_rapoarte de avarie	45	0	18	4	19	125
Total dosare -	60	24	18	4	19	125
din care:	2	6	0	0	0	8
_trimise la parchet						
_preluate de poliție	0	0	4	0	0	4
_finalizate cu amendă	0	6	11	1	4	22
_finalizate cu viză cu declarații	3	3	0	0	9	18
-vizate fără declarații	53	1	1	0	1	56
-dosare ramase în lucru	2	8	2	0	5	17

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/Rezoluția MSC 255(84) - Cod de investigare) și sunt utile în scopul folosirii informațiilor înregistrate pentru evitarea producerii în viitor a aceleiași 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 **2025** s-au produs **35** de accidente din categoria celor foarte grave și grave, reprezentând **26.72 %** din numărul total de accidente și incidente și **98** de accidente din categoria celor mai puțin grave și incidente reprezentând **73.28 %** din numărul total de accidente navale.

Din categoria accidentelor foarte grave, redăm două exemple de accident navale extrase din raportările primite :

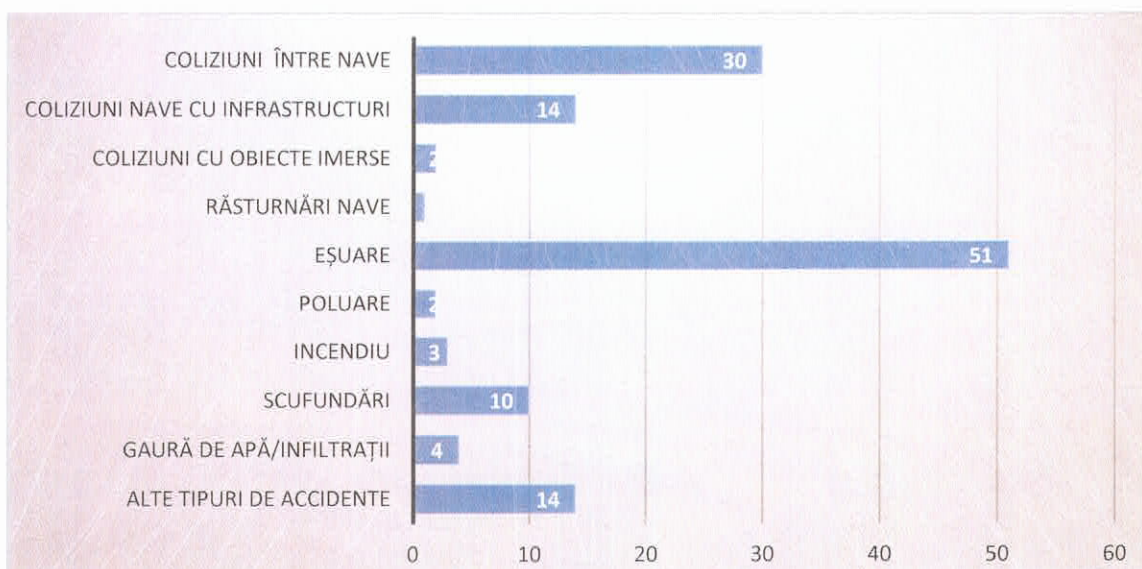
- În data de 28.07.2025, în jurul orei 19:30, ambarcatiunea nr. 01227-MC tip Corsar 850 TOUR având la bord 14 persoane (13 adulți și un copil), conducător Irimia Cosmin, a plecat din portul Sulina cu destinația Golful Musura, ieșind prin Bara Sulina. Datorită valurilor mari aproximativ 1,5-2 m, ambarcatiunea s-a răsturnat în zona epavei Turgut S. Primele măsuri luate: la fața locului s-a deplasat o echipă din cadrul Căpitaniei portului Sulina, nave de ambulanță, nave din cadrul Poliției de Frontieră Sulina și nava SAR ARES. Din primele cercetări, din cele 14 persoane aflate la bordul ambarcatiunii scufundate, 10 persoane se aflau în viață iar alte 4 persoane din care 3 adulți și 1 copil, au fost găsiți decedați.
Cercetările s-au efectuat de către Capitania Portului Sulina sub supravegherea Parchetului de pe lângă Tribunalul Constanța.
- În data de 03.05.2025, în jurul orei 13:45, ofițerul din cadrul VTMISS Cernavodă, a fost informat telefonic de către ofițerii poliției de frontieră, aflați în misiune de patrulare, precum la Km 309, braț Hinog, o barjă se află în pericol de scufundare.
În timpul operațiunii de încărcare cu produse de balastieră a barjei 1395, pav. România, la Km 309, braț Hinog, aceasta a început să se scufunde.
Cauzele probabile producerii evenimentului sunt posibilele infiltrații în corpul navei. Nu au fost înregistrate victime sau urme de poluare. Barja 1395 a fost semnalizată corespunzător. Primele măsuri luate:
 - Ofițerul VTMISS a luat legătura în canal VHF 16 cu conducătorul navei Dunav 1, solicitându-i asistență imediată pentru salvarea barjei;
 - Ofițerul de serviciu, din cadrul Căpitaniei Portului Cernavodă, Serviciul VTMISS, a informat toți conducătorii convoaielor care navigă aval/ amonte în dreptul Km Fluvial 309, braț Hinog, să-și ia toate măsurile de precauție, pentru a păstra o distanță minimă de siguranță față de Bj 1395, pentru a evita producerea oricărui eveniment de navigație;
 - Au fost informate conducerea ANR; - A fost emis Aviz către Navigatori;
 - S-a întocmit ordin de ranfluare.

Din categoria incidentelor, redăm un exemplu extras din raportările primite :

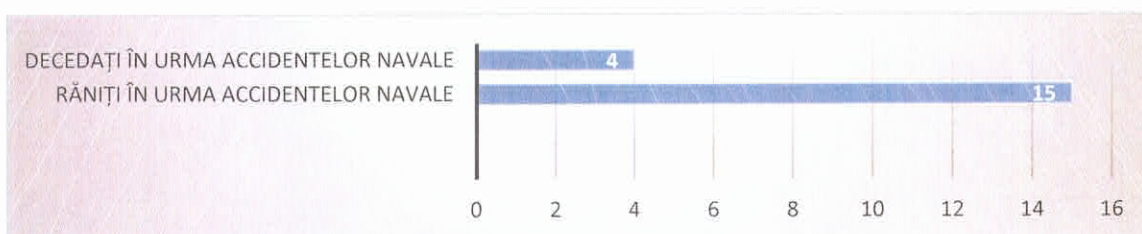
În data de 27.10.2025 Imp. MILENIUM FALCON pavilion Romania navigând amonte, cu 4 unități a atins uscatul la km.flv.575+600 și a esuat în afara senalului navigabil pe linia geamandurilor verzi. Trei unități au fost ancorate în siguranță la km.577. Barja COF 18, pescaj 2,30 m a ramas pe uscat în afara senalului navigabil fiind supravegheata de impingator. Nu s-au constatat fisuri/găuri de apă în corpul navelor implicate. Operațiunea de dezesuare s-a desfășurat cu succes.

4. ACIDENTE PE TIPURI DE NAVE ȘI ZONE DE JURISDICȚIE

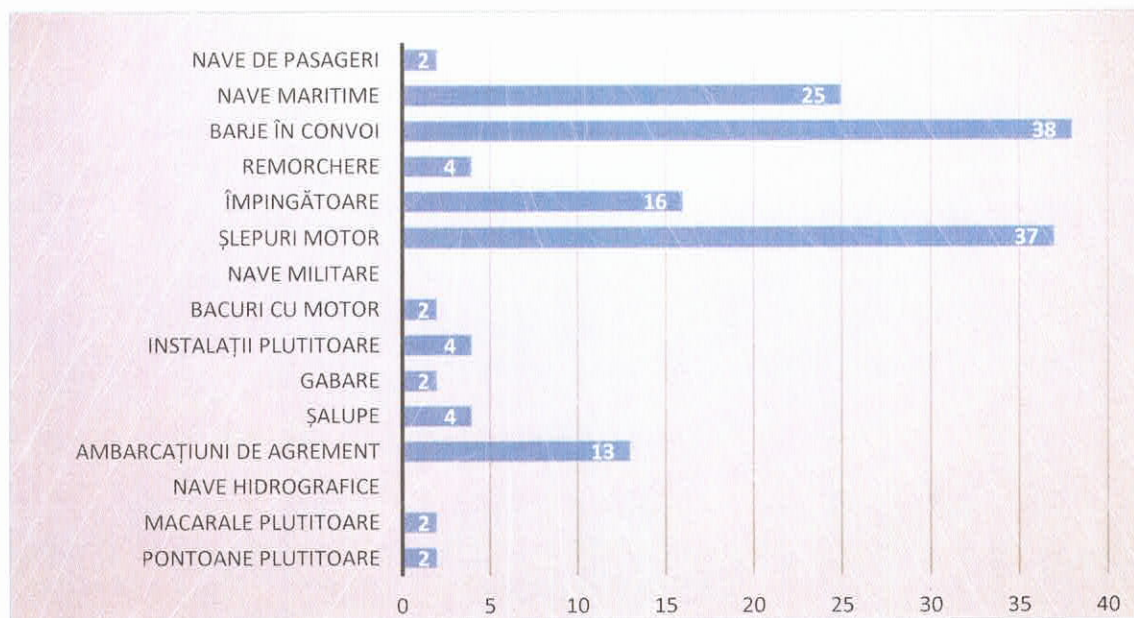
TIPURI DE ACCIDENTE PE TIPURI DE NAVE



VICTIME REZULTATE ÎN URMA ACCIDENTELOR NAVALE

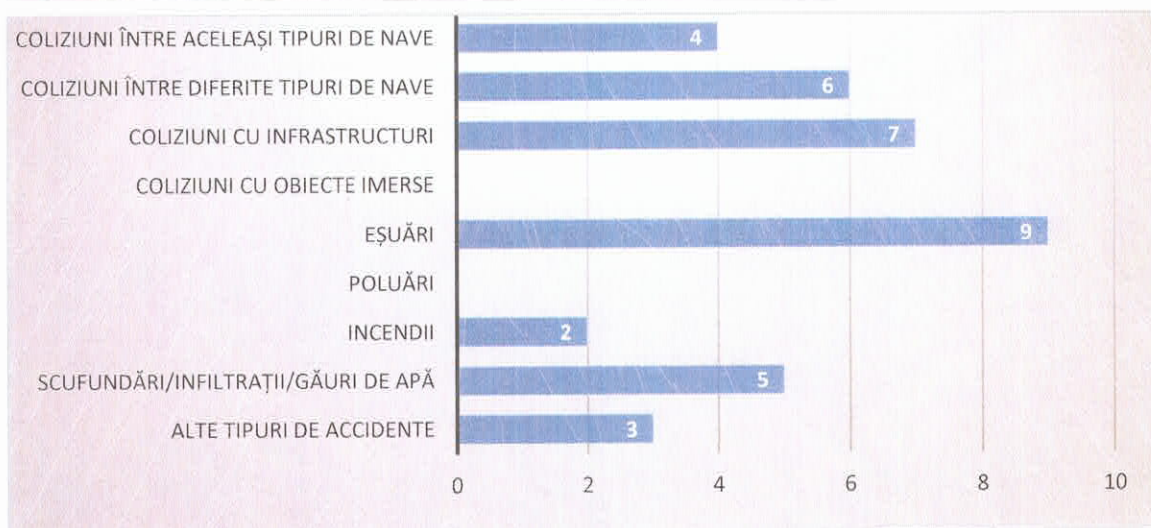


TIPURI DE NAVE IMPLICATE ÎN ACCIDENTE NAVALE

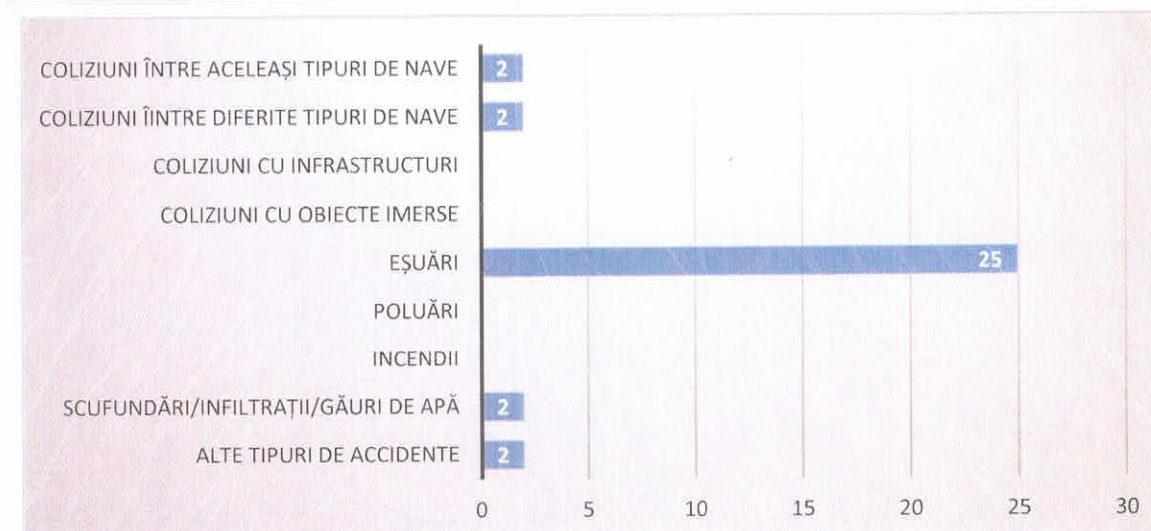


ACCIDENTE NAVALE PE TIPURI ȘI ZONE DE JURISDICȚIE

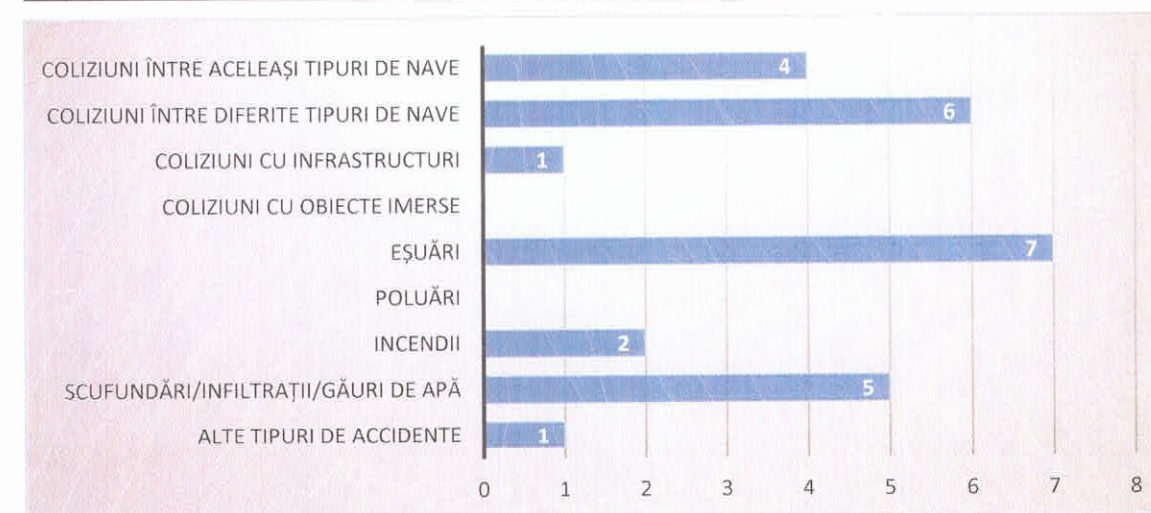
Căpitănia Zonală CONSTANȚA - TIPURI DE ACCIDENTE



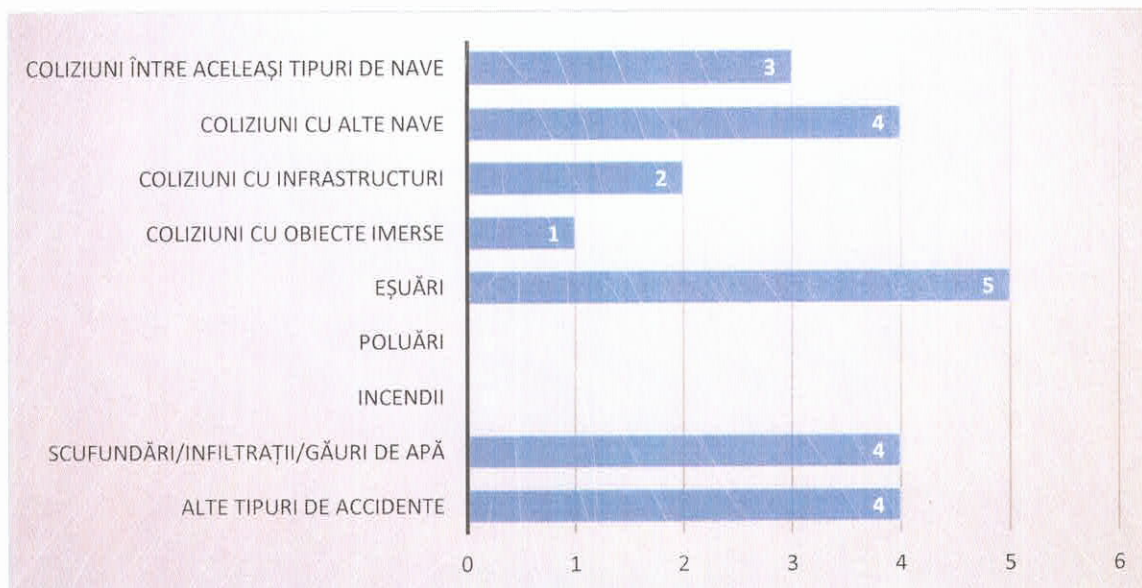
Căpitănia Zonală GIURGIU - TIPURI DE ACCIDENTE



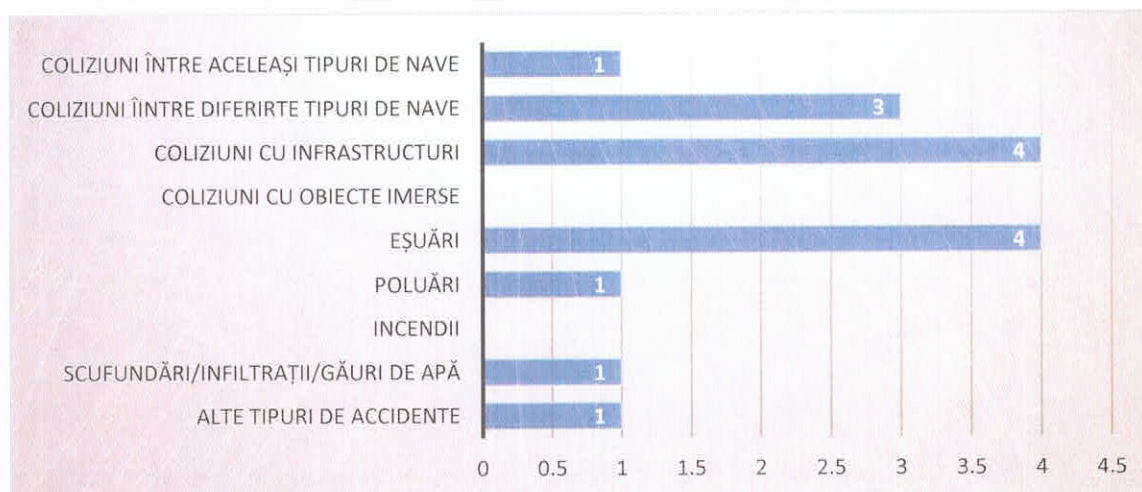
Căpitănia Zonală TULCEA - TIPURI DE ACCIDENTE



Căpitănia Zonală GALAȚI - TIPURI DE ACCIDENTE



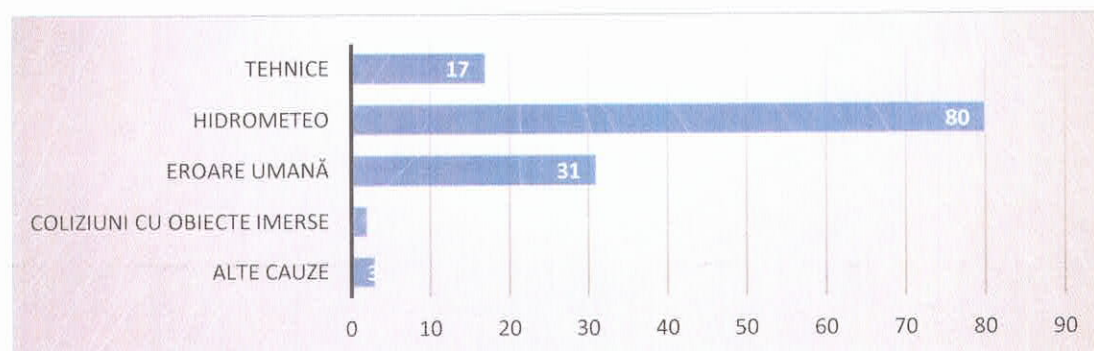
Căpitănia Zonală DROBETA TURNU SEVERIN - TIPURI DE ACCIDENTE



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 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 2025, 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 a 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 sau droguri, etc.

6. SITUAȚIA COMPARATIVĂ PE TIPURI DE ACCIDENTE 2022 – 2025

Perioada	Esuari	Incendiu	Scufundari totale sau partiale	Coliziuni intre nave	Coliziuni cu infrastructu ri portuare	Poluări	Alte tipuri	Total accidente / incidente navale
2022	57*	2	3	19	6	2	6	149
2023	54*	5	7	64	12	0	4	142
2024	35*	2	6	23	20	0	8	103
2025	52*	3	10	27	14	3	24	133

* 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
2022	28	95	149
2023	43	99	142
2024	38	65	103
2025	35	98	133

7. CONCLUZII

Din analiza accidentelor navale care au avut loc în anul 2025 în comparație cu anii precedenți, pe apele naționale navigabile ale României, se pot formula următoarele concluzii:

- În cazul navelor maritime, cele mai multe evenimente au avut loc din cauza condițiilor hidro-meteo / manevre de intrare - ieșire din porturi, operarea navelor la dană, cauze tehnice cât și nerespectarea normelor de siguranță la bordul navelor.
- Pentru navele de navigație interioară, eșuările reprezintă majoritatea evenimentelor care au avut loc, în primul rând din cauza nivelului scăzut al apelor, cauze tehnice cât și 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 sunt obligați 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 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 și securitate la bord.
 - verificarea standardelor condițiilor de trai și de muncă la bordul navelor conform legislației interne și 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 siguranță 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 sistem de 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 căpităniilor 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.