



CUPRINS

- 1.1. Introducere
- 1.2. Elaborarea metodologiei de evaluare a riscului pentru supravegherea și inspecția navelor
- 1.3. Distribuirea evenimentelor de navigație pe sectorul de Dunăre cuprins între km.374 și 845
- 1.4. Profilul de risc al navei,
- 1.5. Parametrii pentru profilul de risc al navei
- 1.6. Tratarea răspunsului la risc
- 1.7. Concluzii

1.1. INTRODUCERE

Proiectul DANRISS - „Dezvoltarea unei baze de date comună și a unui cadru legal comun pentru inspecțiile la nave în porturile situate pe sectorul comun bulgaro-român al Dunării, cu interfață în sistemul RIS național este un proiect ce se derulează sub auspiciile Programului INTERREG V-A România-Bulgaria, Axa Prioritară 5 - O regiune eficientă, care are drept obiectiv specific creșterea capacității de cooperare și a eficienței instituțiilor publice în contextul cooperării transfrontaliere.

Beneficiari ai proiectului DANRISS sunt, pentru partea română, Autoritatea Navală Română (ANR), iar pentru partea bulgară, Agenția Executivă „Administrația Maritimă” din Bulgaria (EAMA).

Acest proiect se înscrie în cadrul mai larg al acțiunilor de implementare a Directivei 2006/87/CE de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară și a Acordului European privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interioare (ADN), având ca obiective principale utilizarea transfrontalieră a serviciilor RIS și schimbul operativ de date de-a lungul Dunării - în acest caz porțiunea comună româno-bulgară. Proiectul DANRISS își propune să transpună în practică conceptele de cooperare la nivel regional.

Situația curentă indică faptul că, în lipsa unui schimb de informații, același tip de resurse este în prezent utilizat pe ambele maluri ale Dunării, pentru pentru atingerea acelorași obiective - efectuarea inspecțiilor suplimentare la navele de navigație interioară. Astfel, efectuarea inspecțiilor suplimentare se realizează prin dublarea eforturilor celor două administrații pentru obținerea acelorași informații referitoare la starea tehnică a navei.

În acest context, creșterea nivelului de comunicare și sincronizarea activităților profesionale efectuate de specialiștii ambelor părți este de o importanță vitală pentru îmbunătățirea eficienței cooperării transfrontaliere. Planificarea comună a sarcinilor în ceea ce privește inspecția navelor de navigație interioară va reduce resursele alocate și costurile ambelor părți.

1.2. ELABORAREA METODOLOGIEI DE EVALUARE A RISCULUI PENTRU SUPRAVEGHEREA ȘI INSPECȚIA NAVELOR

În cadrul activității A7 a fost întocmită o situație statistică a evenimentelor de navigație produse pe sectorul comun româno - bulgar al Dunării cuprins între km. flv. 374 și 845 pe o perioadă de 10 (zece) ani, respectiv 2007 - 2016 și au fost stabilite de comun acord definiții ale evenimentelor de navigație și ale cauzelor care au condus la producerea acestora.

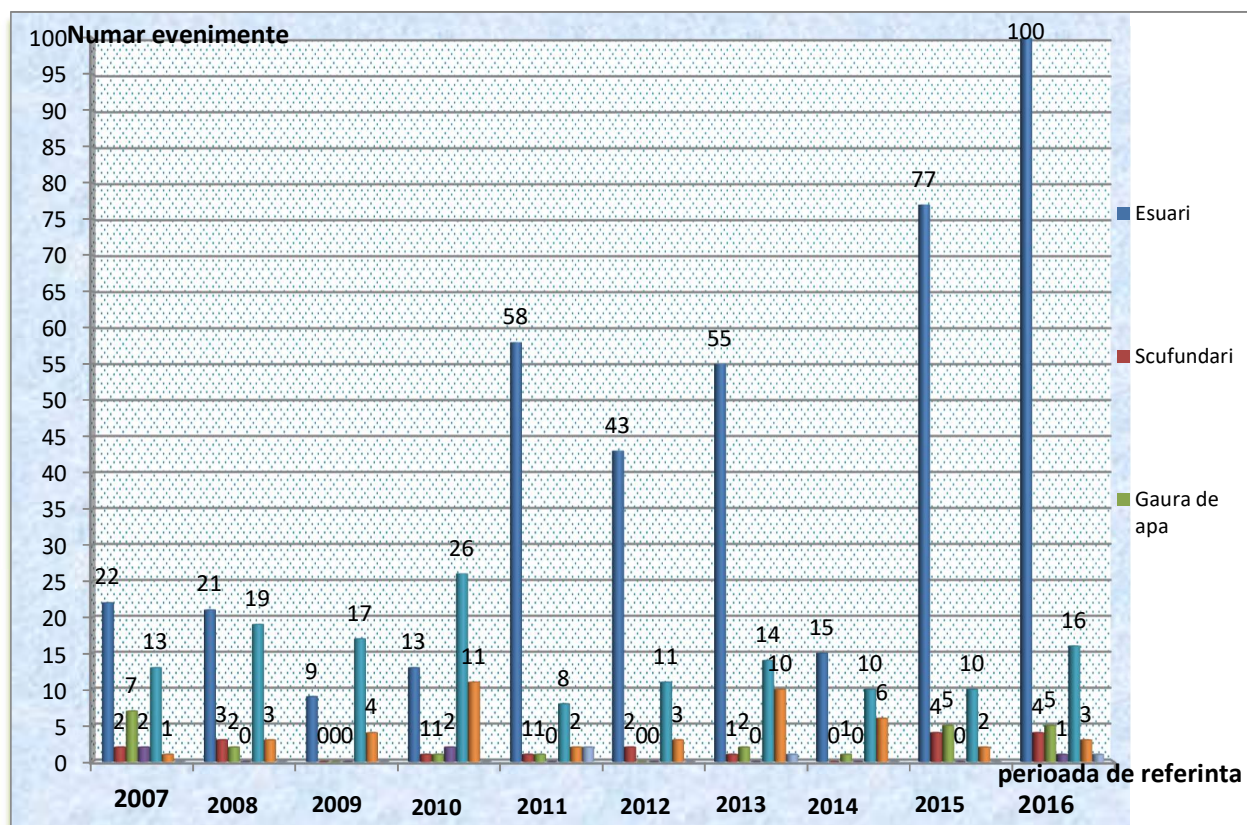
Situația statistică a evenimentelor de navigație a fost făcută pe baza datelor cu privire la evenimentele de navigație produse și înregistrate în evidențele căpităniilor de port, pentru perioada luată în calcul de 10 ani și stabilită de comun acord cu partenerii bulgari.

Situația evenimentelor de navigație produse pe sectorul comun al Dunării Romania - Bulgaria cuprins între km flv. 374 și 845 este prezentată în tabelul 1.

Evenimentul / anul	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Numar evenimente de navigatie , din care :	47	54	34	53	73	63	85	34	101	137	681
Scufundare	2	3	0	1	1	2	1	0	4	4	18
Coliziune nava cu nava	1	3	4	11	2	3	10	6	2	3	45
Coliziune nava cu instalatii portuare , alte constructii	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1	4
Incendii	2	0	2	0	0	0	0	0	0	1	5
Esuare	22	21	9	13	58	43	55	15	77	100	412
Gaura de apa	7	2	0	1	1	0	2	1	5	5	24

Accidente de munca	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Alte avarii	0	5	2	2	1	4	3	2	3	7	29
Poluare	13	19	17	26	8	11	14	10	10	16	144

Tabelul 1.1. Evenimentele da navigație produse pe sectorul comun Ro-Bg
cuprins între km. 374 și 845, în perioada 2007 - 2016



Este de precizat că cele 144 cazuri de poluare înregistrate de partenerii din Bulgaria, sunt raportate prin Serviciul de Urgență 112, luate în evidențe și nu au legătură cu activitatea de navigație.

În perioada analizată (2007 - 2016), pentru sectorul românesc al Dunării cuprins între km. 374 și 875 au fost înregistrate următoarele situații în care navigația a fost închisă și / sau restricționată ca urmare a condițiilor hidrometeorologice nefavorabile extreme.

Anul 2009,

- La data de 21.02.2009, punctul de trecere cu bacul Bechet - Oriahovo a fost închis din cauza ninsorilor abundente,
- La data de 30.11.2009, ca urmare a cenții dense navigația pe sectorul km. 793 - 800, a fost închisă.

Anul 2011,

- În perioada 09.09.2011 - 21.10.2011 (42 zile) navigația pe sectorul Dunării cuprins între km.flv. 373 și km. flv. 602 s-a desfășurat cu foarte mare dificultate, o serie de convoaie nu și-au mai continuat marșul din cauza cotelor foarte scăzute ale Dunării, ele fiind blocate în zonele km. flv. 373, km. flv.378-km. flv. 379, km. flv. 382, km. flv. 390, km. flv. 396, km. flv. 400 - km. flv. 425, km. flv. 496-km. flv. 497, km. flv. 515- km. flv, 526, km. flv. 543 - km. flv. 553 și km. flv. 602.

Anul 2012,

- În perioada 08.02.2012 - 02.03.2012 navigația pe întreg sectorul Dunării cuprins între km.flv. 975 și km. flv. 375 a fost închisă din cauza apariției formațiunilor de gheață care au făcut impracticabilă navigația.
- Începând cu data de 19.06.2012 și până în data de 25.06.2012, între orele 08.00 - 12.00 și între orele 15.00 - 19.00, navigația a fost oprită între km.flv.671 - km.flv.688, din cauza lucrărilor de dezafectare a liniei electrice care supratraversează Dunărea.

După evaluarea riscurilor - ca o consecință a activității de navigație concretizată în evenimentele de navigație și a cauzelor care au condus la producerea acestora s-a trecut la stabilirea măsurilor necesare a fi luate pentru gestionarea și tratarea acestor tipuri de riscuri.

Metodologia de evaluare a riscurilor și de integrare a evaluărilor de risc răspunde următoarelor obiective:

- Formularea unor definiții unice pentru termenii utilizați în evaluarea riscurilor;
- Identificarea și evaluarea principalelor riscuri și evaluarea capacităților de gestionare și tratare;
- Furnizarea unui cadru de analiză pentru autoritățile din domeniu în vederea evaluării de risc;

– Crearea unei baze solide pentru ierarhizarea și tratarea riscurilor în vederea abordării nevoilor identificate.

Evenimentele de navigație și cauzele producerii acestora, definiții:

Eveniment de navigație - orice fapt petrecut pe o navă aflată în staționare sau în mișcare în apele naționale navigabile, sub operațiuni de încărcare/descărcare, așteptare, conservare, reparații sau în legătură cu acestea, care decurge/reiese din nerespectarea regulilor de navigație de către personalul aflat la bord, sau datorită altor împrejurări și care are drept urmare fie moartea, vătămarea integrității corporale sau sănătății unei persoane, care atrage o incapacitate de muncă definitivă sau temporară, fie pierderea totală a unei nave, fie producerea unor pagube materiale, atât la nave cât și la instalațiile portuare, pagube produse mediului prin poluare, fie perturbări în activitatea de exploatare a căilor de navigație etc.

Nr · crt ·	Denumirea evenimentului de navigație		Definiție	
1	Scufundare		Cu poluare	A dispărea sau a face o navă să dispară sub nivelul apei (în urma unei avarii).
			Fără poluare	
2	Coliziuni	Navă cu navă	Cu poluare	Ciocnire violentă între două corpuri (două nave, navă și materiale plutitoare aflate în calea navigabilă) care se mișcă unul spre altul sau unul este în mișcare și celălalt în staționare; izbire, lovire
			Fără poluare	
		Navă cu instalații portuare, alte construcții	Cu poluare	Ciocnire violentă între o navă și o instalație portuară, construcție hidrotehnică sau alte construcții și instalații aflate în calea navigabilă; izbire, lovire
			Fără poluare	
3	Incendii		Cu poluare	Foc izbucnit la bordul unei nave care se propagă cauzând mari pierderi materiale
			Fără poluare	
4	Eșuare		Cu poluare	

		Fără poluare	Punerea navei pe uscat într-un loc neobisnuit (pragul unui canal, stâncă, banc de nisip, etc.) în poziție periculoasă, ca urmare a unui accident sau în condiții neobișnuite și rămânerea ei în această situație un timp oarecare. Lovirea fundului apei cu nava.
5	Gaură de apă	Cu poluare	Spărtură sau fisură în bordajul navei, prin care apa pătrunde în interior
		Fără poluare	
6	Accidente de muncă	NA	Vătmarea violentă a organismului, precum și intoxicația acută profesională, care au loc în timpul procesului de muncă, la bordul navei, sau în îndeplinirea îndatoririlor de serviciu și care provoacă incapacitate temporară de muncă de cel puțin 3 zile calendaristice, invaliditate ori deces
7	Alte avarii	Cu poluare	Neprevăzute în definițiile date mai sus
		Fără poluare	
8	Poluare	NA	A face ca aerul, apa, mediul înconjurător să fie viciate de substanțe reziduale, deșeuri etc., deversate de nave,

Definiții ale cauzelor care au condus la producerea evenimentelor:

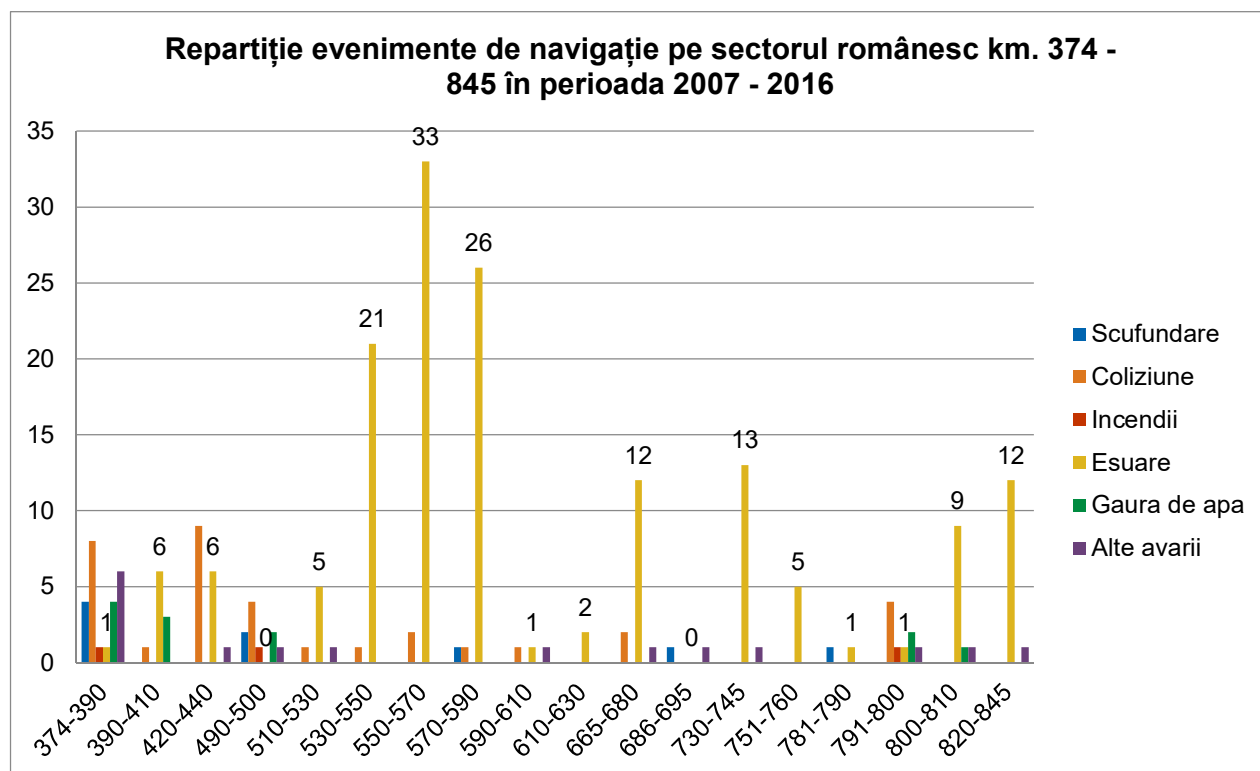
Nr . crt .	Cauza care a condus la producerea evenimentului	Definiție
1	Eroare de navigație	Abaterea navei de la drumul stabilit, nedescoperită la timp și necorectată eficient, care poate duce la accidente, puneri pe uscat, eșuări, mărirea nejustificată a duratei voiajului

2	Manevră greșită	Ansamblu de operații executate în mod necorespunzător pentru deplasarea unei nave în direcția voită, în special la acostare, ancorare sau la intrarea / ieșirea în / din port,
3	Condiții hidro-meteo	Condiții hidro - meteo nefavorabile desfășurării navigației pe caile navigabile interioare în condiții de siguranță. In cazul emiterii Avizelor de furtuna se va tine cont de recomandarile Comisiei Dunarii.
4	Defecțiuni la instalația de guvernare	Defecțiuni apărute la instalația de guvernare ca urmare a influenței factorului uman sau rezultate în urma exploataării continue a acesteia,
5	Defecțiuni la instalația de propulsie	Defecțiuni apărute la instalația de propulsie ca urmare a influenței factorului uman sau rezultate în urma exploataării continue a acesteia,
6	Defecțiuni la aparatura de navigație	Defecțiuni apărute la aparatura de navigație ca urmare a influenței factorului uman, utilizării necorespunzătoare sau rezultate în urma exploataării continue a acesteia,
7	Încărcare și stivuire necorespunzătoare a mărfurilor pe navă	Nerespectarea instrucțiunilor privind incarcarea , descarcarea , stivuirea si amararea marfurilor , manipularea necorespunzatoare a acestora la bordul navei cu efecte negative asupra stabilitatii navei,
8	Rupere legături	Ruperea parâmelor de legătură din cauze neprevăzute
9	Ape mici	Navigație în condiții de ape mici, previzionate și comunicate prin Avize către navigatori de către administratorul de cale navigabilă
10	Caz fortuit	Un eveniment care nu poate fi prevăzut și nici împiedicat de către cel care ar fi fost chemat

		să răspundă dacă evenimentul nu s-ar fi produs,
11	Forță majoră	Eveniment extern, imprevizibil, absolut invincibil și inevitabil
12	Semnalizare necorespunzătoare	Semnalizare necorespunzătoare a șenalului navigabil datorată unor schimbări de drum, neverificate și nesemnalizate, deplasarea de pe poziție a unor geamanduri, nefuncționarea semnalelor costire, etc.
13	Uzură instalații și echipamente	Instalații și echipamente învechite, neverificate la termen conform cerințelor
14	Alte cauze	Cauze care nu sunt cuprinse în definițiile de mai sus

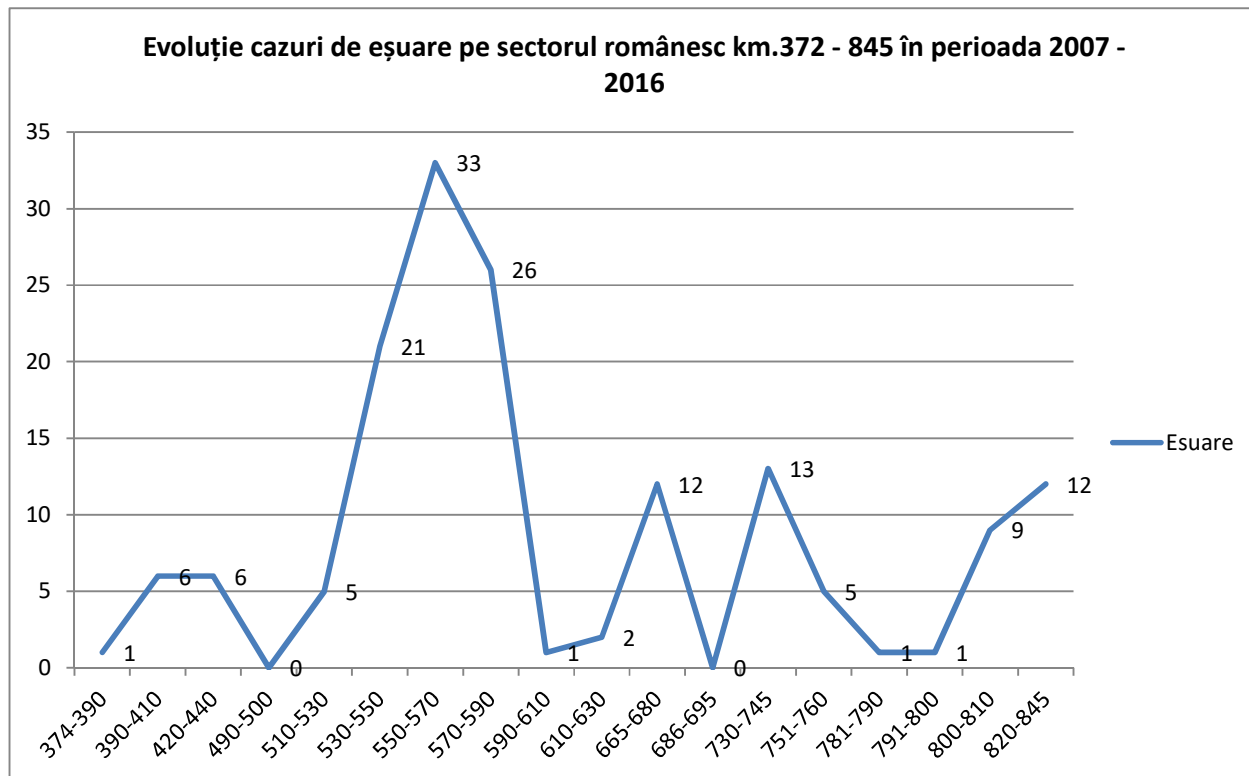
1.3 DISTRIBUIREA EVENIMENTELOR DE NAVIGAȚIE PE SECTORUL DE DUNĂRE CUPRINS ÎNTRE KM. 374 ȘI 845

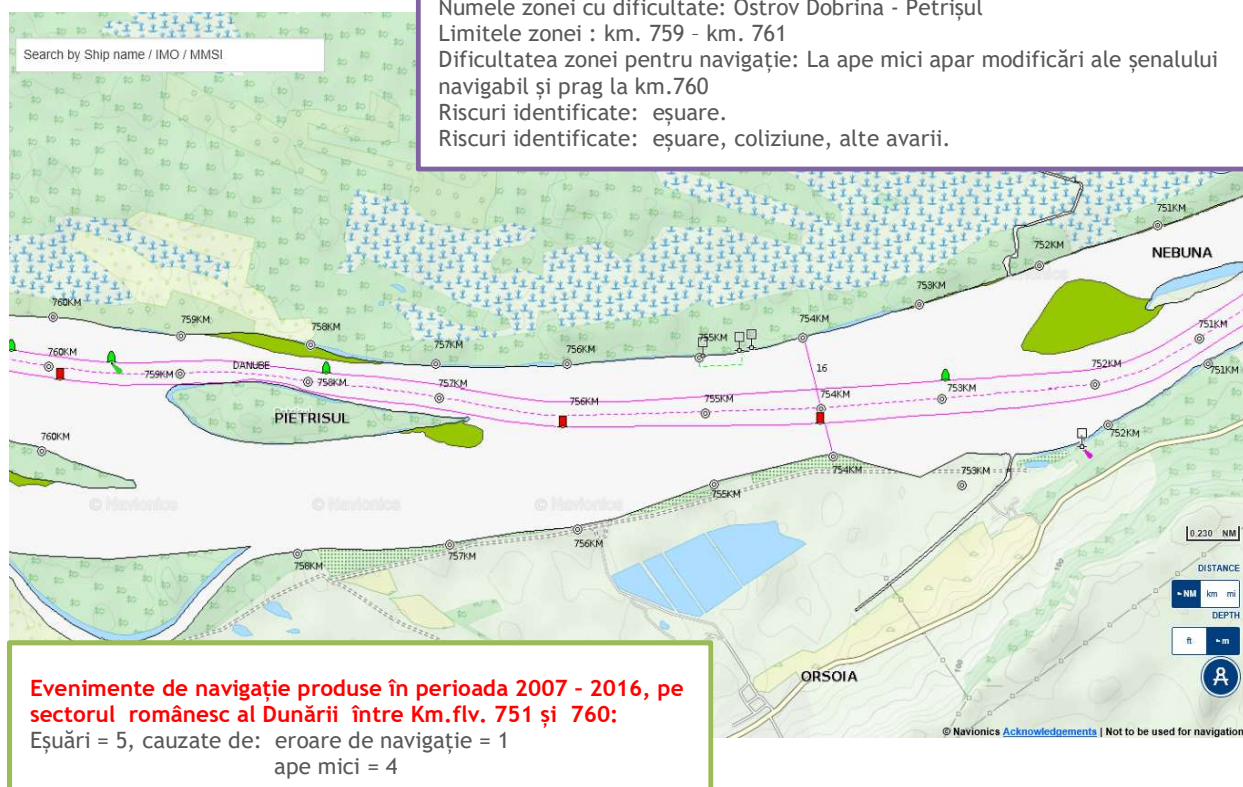
Evenimentele de navigație inventariate și care au stat la baza elaborării metodologiei au fost repartizate pe sectoarele Dunării în care s-au produs. Zonele respective sunt zone care prezintă și elemente de dificultate pentru navigație, fiind explicitate pe scurt pe harta de navigație.



Așa cum se observă ponderea cea mai mare o au evenimentele de navigație produse pe sectorul românesc al Dunării cuprins între km. 550 și 570 (Zona Belene și Liuta) și soldate cu eșuări de nave și convoaie având drept cauze navigația în condiții de ape mici.

Evoluția grafică a cazurilor de eșuare, care sunt cu ponderea cea mai mare în perioada menționată și analizată:





Anexam la acest Raport evoluția grafică a cazurilor de eșuare, scufundare, gaură de apă, coliziune navă cu navă și coliziune navă cu instalații portuare, incendiu și poluare accidentală, înregistrate pe sectorul româno-bulgar în perioada 2007 - 2016.

1.4 PROFILUL DE RISC AL NAVEI

Profilul de risc al navei este punctajul atribuit fiecărei nave de navigație interioară de Sistemul integrat pentru inspecția navelor. Tuturor navelor care apar în Sistemul de informații fluviale RIS le este atribuit un risc ridicat, standard (mediu) sau redus (scăzut), determinat pe baza parametrilor generici și istorici.

Profilul de risc al navelor de navigație de navigație interioară a fost determinat în cadrul proiectului, având la bază prevederile legislative aplicabile în navigația maritimă, respectiv Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului din 26.01.1982 și Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre din 13.04.2016.

Adaptarea prevederilor acestor reglementări la profilul de risc al navei de navigație interioară a avut în vedere prevederile legislative aplicabile în navigația pe căile navigabile interioare, respectiv:

Directiva (UE) 2016 / 1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14.09.2016, de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE, Acordului european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interioare (ADN), adoptat la Geneva la 26 mai 2000 (A.D.N.) cu rectificările ulterioare, OMT 1447/2008 privind aprobarea cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, și R.N.D. (Regulamentul de Navigație pe Dunăre - Ediția 2013).

Profilul de risc urmează a fi implementat într-o aplicație software care va genera în mod automat ponderea nivelului de risc pentru fiecare navă.

Un profil de risc al navei este recalculat zilnic, luând în considerare modificările intervenite în parametrii mai dinamici cum ar fi vârsta, istoricul din ultimele 12 luni și performanța companiei. Recalcularea apare, de asemenea, după fiecare inspecție și atunci când aplicarea tabelelor de performanță pentru pavilion și organizații recunoscute sunt modificate.

Factorii ce pot determina o inspecție suplimentară fără a ține cont de profilul de risc al navei sunt:

- Navele care au fost implicate în evenimente de navigație precum : coliziune, punere pe uscat, poluare sau incendiu la bord,
- Navele care au încălcat regulile de navigație, avizele către navigator sau Regulamentul de navigație pe Dunăre,
- Navele raportate de un alt stat,
- Navele ce nu pot fi identificate în baza de date a sistemului informatic privind inspecțiile,
- Navele operate într-un mod periculos pentru siguranța navigației,
- Navele care au făcut obiectul unui raport sau a unei plângeri.

Tabelul 2. Profilul de risc al navei de navigație interioară:

Parametri generici		Profilul de risc					
		Nave cu profil de risc ridicat (NRR)		Nave cu profil de risc normal (NRN)		Nave cu profil de risc scăzut (NRS)	
		Criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Pondere (în puncte)
1.	Tipul navei	Construcții navale care dețin un certificat de aprobare pentru transportul de mărfuri periculoase pe căile navigabile interioare (conform prevederilor A.D.N.) Nave de pasageri, (Directiva 2016/1629) Nave de mare viteză, (Directiva 2016/1629)	2	Construcții navale cu lungimea de cel puțin 20 metri și cel puțin un volum de 100 metri cubi care efectuează operațiuni de remorcare, inclusiv navele de transport	1	Toate celelalte construcții navale care navigă singure/remorcher e/impingătoare care navigă singure/instalații plutitoare	0

					autopropulsate				
2.	Vechimea navei	Toate tipurile > 20 ani			2				
		Toate tipurile, max. 20 ani si min. 10 ani			1				
		Toate tipurile, max. 10 ani			0				
3a.	Pavilionul	Țara de pavilion (pavilionul navei) implementează sisteme de certificare a companiilor de navigație pentru transport pe căi navigabile interioare (Ex. Certificare ISO 9001/2008)		Nu	1	Da	0	Da	0
3b.		Nava deține un certificat de atestare eliberat de societatea de clasificare (organizație recunoscută)		Nu	1	Da	0	Da	0
3c.		Nava deține certificate unionale eliberate de o organizație recunoscută		Nu	1	Da	0	Da	0
4.	Compania de navigație	Performanță	Ridicată	-	-	-	-	Ridicată	0
			Medie	-	-	Medie	1	-	-
			Scăzută	Scăzut	2	-	-	-	-
			Foarte scăzută	Foarte scăzut		-	-	-	-

Parametri istorici ai navei:

5.	Numărul deficiențelor înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 12 de luni	Deficiențe	≥ 3	1	Nici NRR și nici NRS	≤ 3 (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 3 luni)	0
6.	Numărul de rețineri din ultimele 12 de luni	Rețineri	≥ 2 rețineri	1	Nici NRR și nici NRS	Nici o reținere	0

1.5 PARAMETRII PENTRU PROFILUL DE RISC AL NAVEI:

1. Denumirea tipului de navă - este adaptată la prevederile: Directivei (UE) 2016 / 1629 a parlamentului European și a Consiliului din 14.09.2016, de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE, Acordului european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interioare (ADN), adoptat la Geneva la 26 mai 2000 (A.D.N.) cu rectificările ulterioare, OMT 1447/2008 privind aprobarea cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, și R.N.D. (Regulamentul de Navigație pe Dunăre - Ediția 2013),

Vor fi luate în considerare definițiile prevăzute în tabel și agreeate de ambele părți (Ro - Bg),

2. Vârsta (vechimea) navei - se ia în calcul în funcție de anul de construcție menționat în documente, (referință Directiva 2016/1629, art. 10)

3. Certificarea companiilor de navigație pentru transport pe căi navigabile interioare - compania de navigație a implementat un sistem de management, deține și poate prezenta o certificare în acest sens (o copie a certificării și a procedurilor implementate se găsesc și la bordul navei),

4. Certificat de atestare - certificat de clasă,

5. Performanța companiei - Se evaluează de către ambele părți (Ro - Bg), după încheierea unui an calendaristic de la punerea în aplicare a proiectului DANRiSS. Datele obținute se vor utiliza pentru calcularea automata a profilului de risc în anul următor.

Obs. 1. Inspectorii care efectuează controlul / inspecția nu determină gradul de performanță. Acesta va trebui să fie un criteriu prestabilit. Evaluarea profilului de risc se face înainte de începerea inspecției;

Obs. 2. Baza de plecare pentru performanța companiei sunt Memoradumul din 2016 - PSC, respectiv cel din 1982 - MOU Paris.

Ridicăta	Pentru toate navele companiei nu au fost instituite măsuri de reținere în ultimul an,
Medie	Pentru navele companiei reprezentând un procent mai mic 50% din numărul total de nave inspectate au fost instituite măsuri de reținere de cel puțin 1 reținere / navă / an,
Scăzută	Pentru navele companiei reprezentând un procent mai mare 50% din numărul total de nave inspectate au fost instituite măsuri de reținere de cel puțin 1 reținere / navă / an,
Foarte scăzută	Pentru toate navele companiei inspectate au fost instituite măsuri de reținere de cel puțin 1 reținere / navă / an,

Scara de evaluare a probabilitatii aparitiei riscului are următoarele niveluri:

Mare - Probabilitate de apariție >25% , complexitate ridicată și schimbări frecvente

Medie - Probabilitate de apariție (5.....25)%,, complexitate medie și schimbări reduse

Mică - Probabilitate de apariție < 5%, complexitate redusă și stabilitate ridicată a procesului.

Probabilitatea cea mai mare de producere a evenimentelor de navigație este în cazul eșurilor - în număr de 412.

Probabilitate medie de producere a evenimentelor de navigație este înregistrată în cazul în cazul găurilor de apă - 24, coliziunilor navă cu navă - 45 și scufundărilor navelor de navigație interioară - 18.

Probabilități mici de producere a evenimentelor de navigație se înregistrează în cazul incendiilor la bordul navelor - 5, coliziunilor navelor cu instalații portuare și alte construcții hidrotehnice 4 și accidentelor de muncă la bordul navelor - 1.

Scara de evaluare a impactului riscului are următoarele niveluri:

Nesemnificativ - nu s-au produs avarii la navă, marfă încărcată, echipajul nu a fost afectat

Scăzut - avarii minore la navă și încărcătură, echipajul nu a fost afectat -cazul esuarilor și alte avarii;

Mediu - avarii semnificative la navă și încărcătură ce implică scoaterea navei din exploatare, transbordarea încărcăturii, echipajul nu a fost afectat - cazul coliziunilor nava cu nava sau coliziune nava cu instalații portuare și alte construcții hidrotehnice ;

Ridicat - distrugere parțială a navei, avarierea mărfii peste jumătate din cantitatea transportată, echipajul nu a fost afectat, accidente de muncă, îmbolnăviri profesionale și altele- cazul incendiilor, a găurilor de apa și accidentelor de munca ;

Major - pierdere totală a navei și a mărfii, pierdere de vieți omenești, poluare majoră

1.6 TRATAREA RĂSPUNSULUI LA RISC

Tratarea Răspunsului la risc de catre autorități, în funcție de tipul de risc, se poate face prin:

- Actualizarea Regulamentului de Navigație pe Dunăre cu noi prevederi privind obligativitatea conducătorilor de nave de a se informa asupra condițiilor de navigație pentru sectorul ce urmează a fi parcurs și creșterea nivelului de pregătire profesională a personalului navigant;
- Supravegherea permanentă a operațiunilor / manevrelor efectuate de nave în zona de supraveghere RIS -VTMIS;
- Întocmirea și actualizarea Planurilor locale de coordonare a activităților de intervenție în zona de responsabilitate;
- Informare permanentă, a conducătorilor de nave prin centrele RIS-VTMIS privind evoluția cotelor apelor Dunării pe sectorul ce urmează a fi parcurs, efectuarea în cel mai scurt timp de modificări a semnalizării în zonele critice și comunicarea acestora în timp real;
- Verificarea în cadrul controalelor procedurate (1 control/navă/3luni), a modului de funcționare a instalațiilor și echipamentelor din dotarea navei;
- Propuneri pentru inițierea unei proceduri de identificare a unui posibil poluator prin controale pe flux, consultarea celor care execută reparații nave etc.
- Tratarea răspunsului la risc al armatorilor, operatorilor, conducătorilor de nave de navigație interioară, în funcție de tipul de risc este se face prin :
 - Întocmirea de proceduri de lucru cu privire la informarea asupra condițiilor meteo și de navigație, întocmirea de proceduri de lucru cu privire la evitarea coliziunilor, gestionarea informațiilor primite de la centrele RIS-VTMIS;
 - Întocmirea de proceduri de lucru cu privire la gestionarea situațiilor de urgență - incendii
 - la bordul navei, întocmirea și punerea la dispoziția conducătorilor de nave, a planurilor de revizii și mentenanță pentru toate instalațiile și echipamentele de la bord;
 - Verificarea respectării cerințelor SSM și SU la bordul navelor;
 - Corelarea gabaritelor navei / convoiului cu cele ale zonei de navigație, informare privind evoluția cotelor și semnalizarea sectorului;
 - Întocmirea de proceduri de lucru cu privire la prevenirea poluării, manipularea, încărcarea și depozitarea mărfurilor periculoase.

1.7 CONCLUZII

Elaborarea metodologiei de evaluare a riscului pentru supravegherea și inspecția navelor în cadrul proiectului DANRISS - *Dezvoltarea unei baze de date comună și a unui cadru legal comun pentru inspecțiile la nave în porturile situate pe sectorul comun bulgaro-român al Dunării, cu interfață în sistemul RIS national*, vine în sprijinul elaborării regulilor speciale de navigație pe sectorul comun al Dunării Româno - Bulgar, dar și a metodologiei privind efectuarea inspecțiilor navelor.

Scopul este de acela de a contribui la identificarea tuturor navelor sub pavilion străin care prezintă un pericol pentru nava în sine, echipajul său pasagerii și marfa dar și pentru mediul înconjurător.

Remediarea deficiențelor constatate trebuie să conducă la eliminarea oricărei stări de pericol. Profilul de risc al navei va contribui la identificarea tuturor navelor care pot reprezenta un pericol pentru siguranța navigației.

Evaluarea aplicării metodologiei și a profilului de risc este necesar a fi făcută la împlinirea unui an calendaristic de la implementarea acestora pe sectorul comun.

De asemeni trebuie avut în vedere că situația analizată 2007 - 2016 corespunde cu perioada în care în ambele state Dunărene, România și Bulgaria, s-a trecut la implementarea Serviciilor RIS, perioadă în care numărul evenimentelor de navigație s-a redus considerabil față de perioada anterioară 1997 - 2006.

Profilul de risc al navei în forma prezentată poate suferi modificări în urma evaluării riscului pentru și inspecția navelor după punerea modelului în aplicare.

ANEXE :

ANEXA 1 - Dunăre km. 736 - 739, Linovo Calafat

ANEXA 2 - Dunăre km. 759 - 761, Ostrov Dobrina

ANEXA 3 - Dunăre km. 783 - 785, Bogdan - Secian

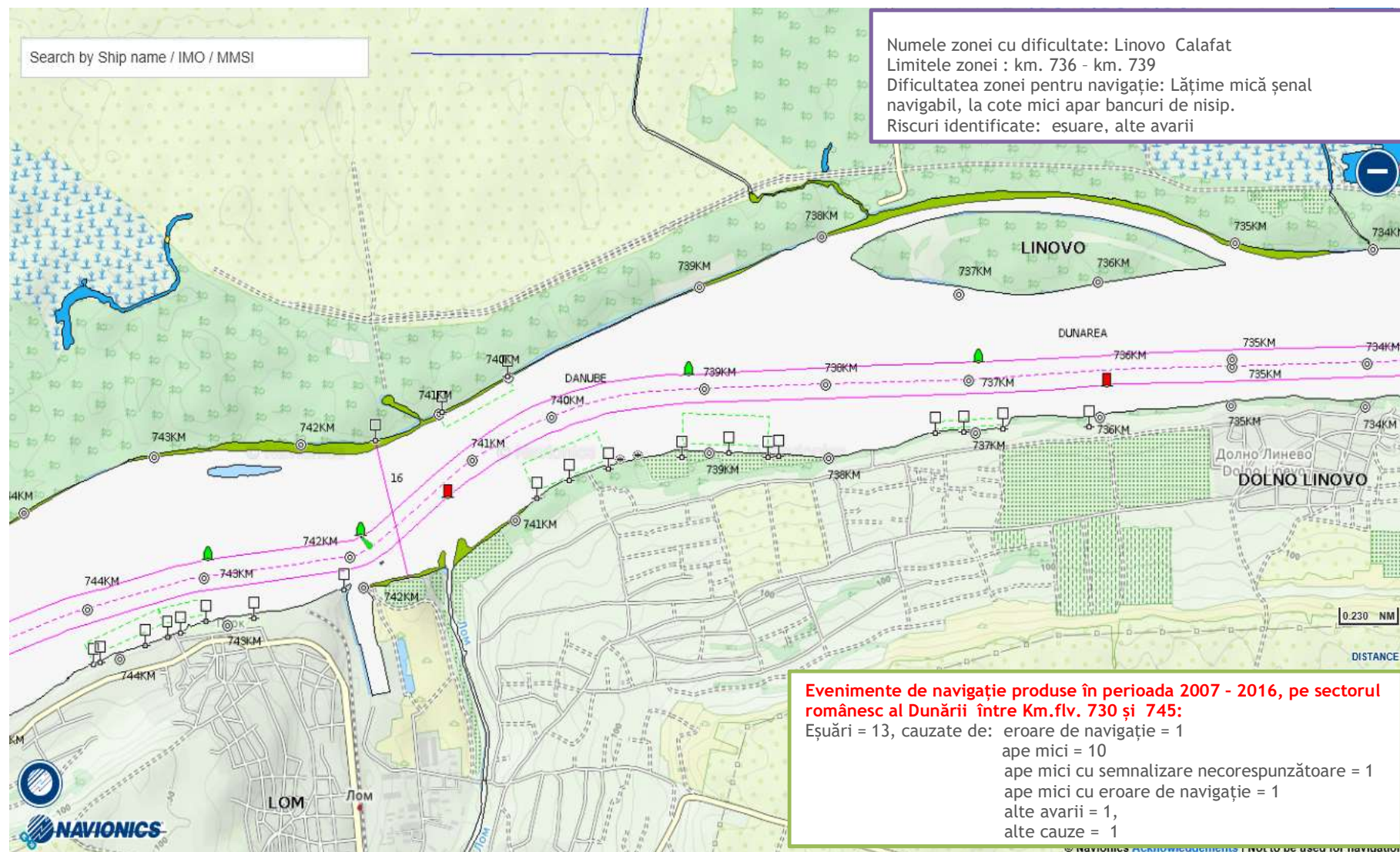
ANEXA 4 - Dunăre km. 791 - 800, Calafatul Mare

ANEXA 5 - Dunăre km. 800 - 810, Basarabi

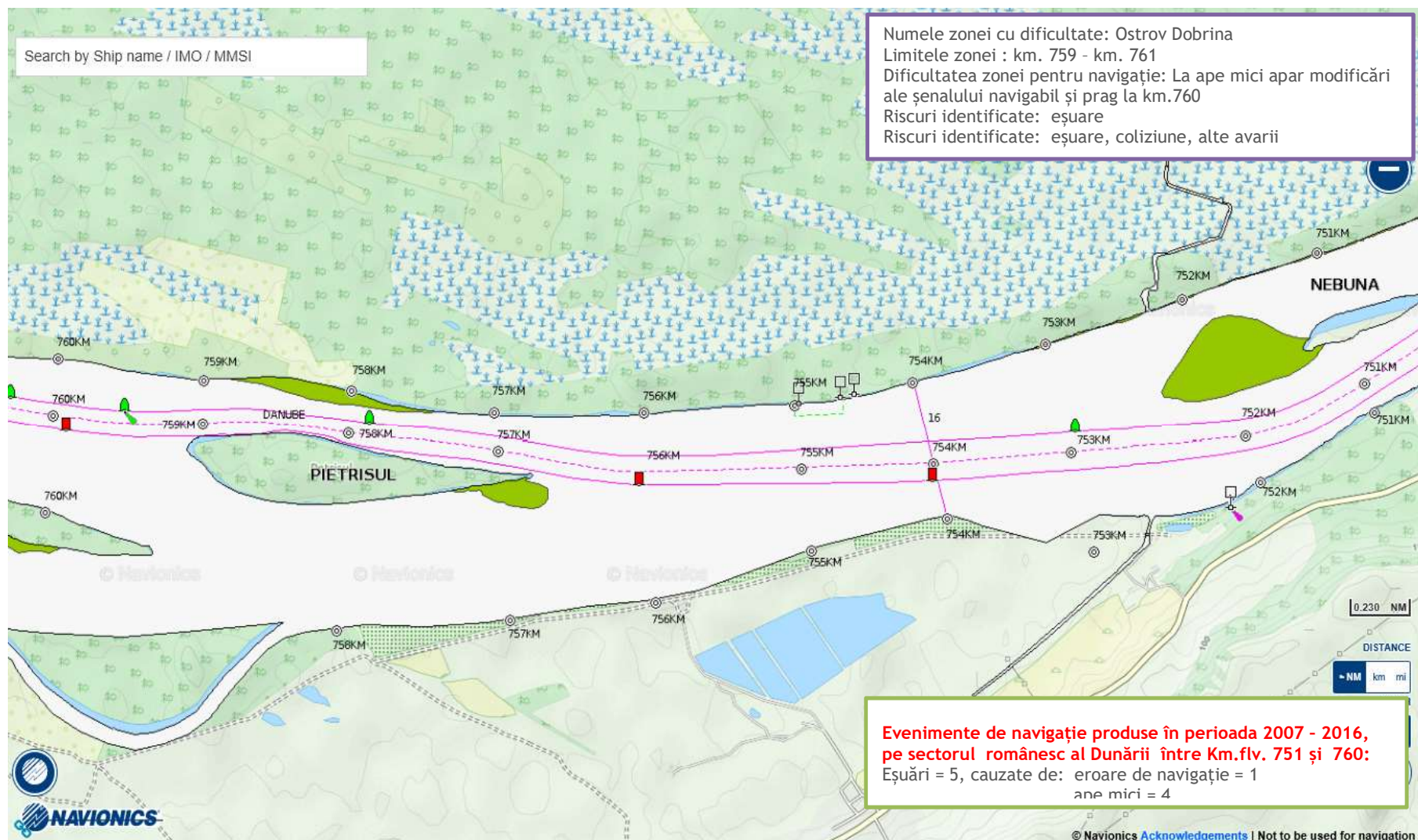
ANEXA 6 - Dunăre km. 820 - 823, Salcia

ANEXA 7 - Dunăre km. 835 - 845 , Gîrla Mare

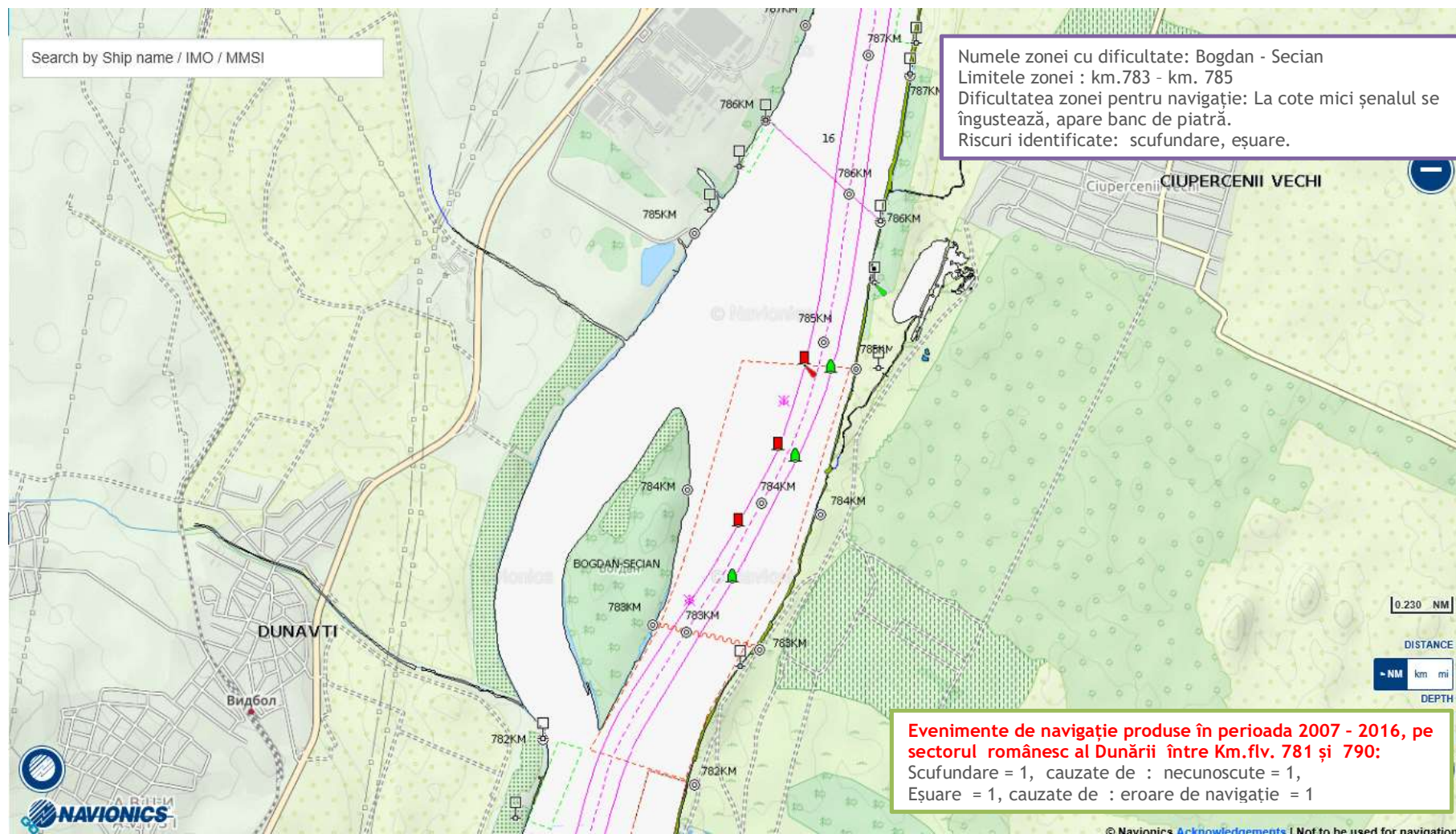
Dunăre km. 736 - 739, Linovo Calafat,

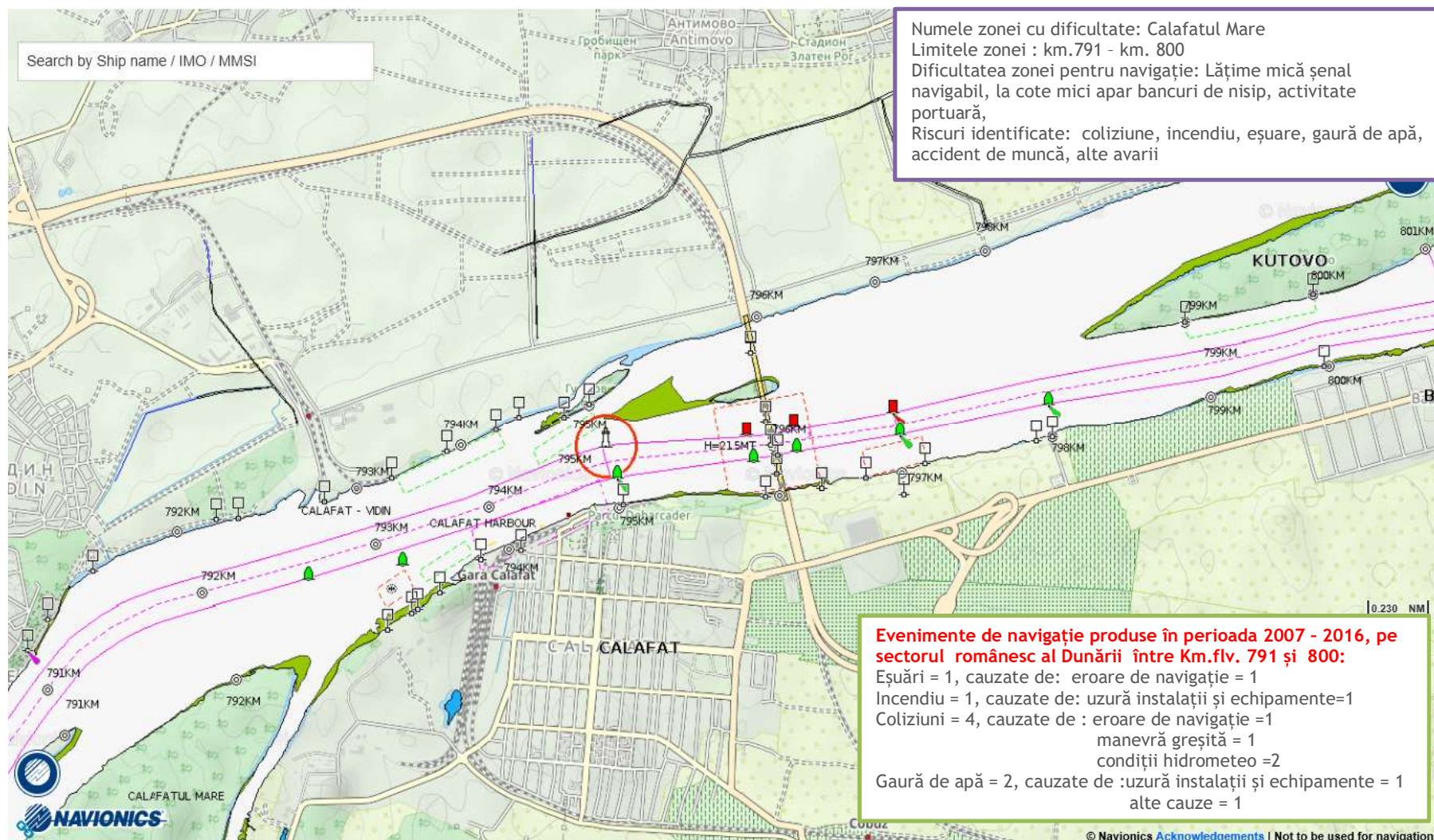


Dunăre km. 759 - 761, Ostrov Dobrina,

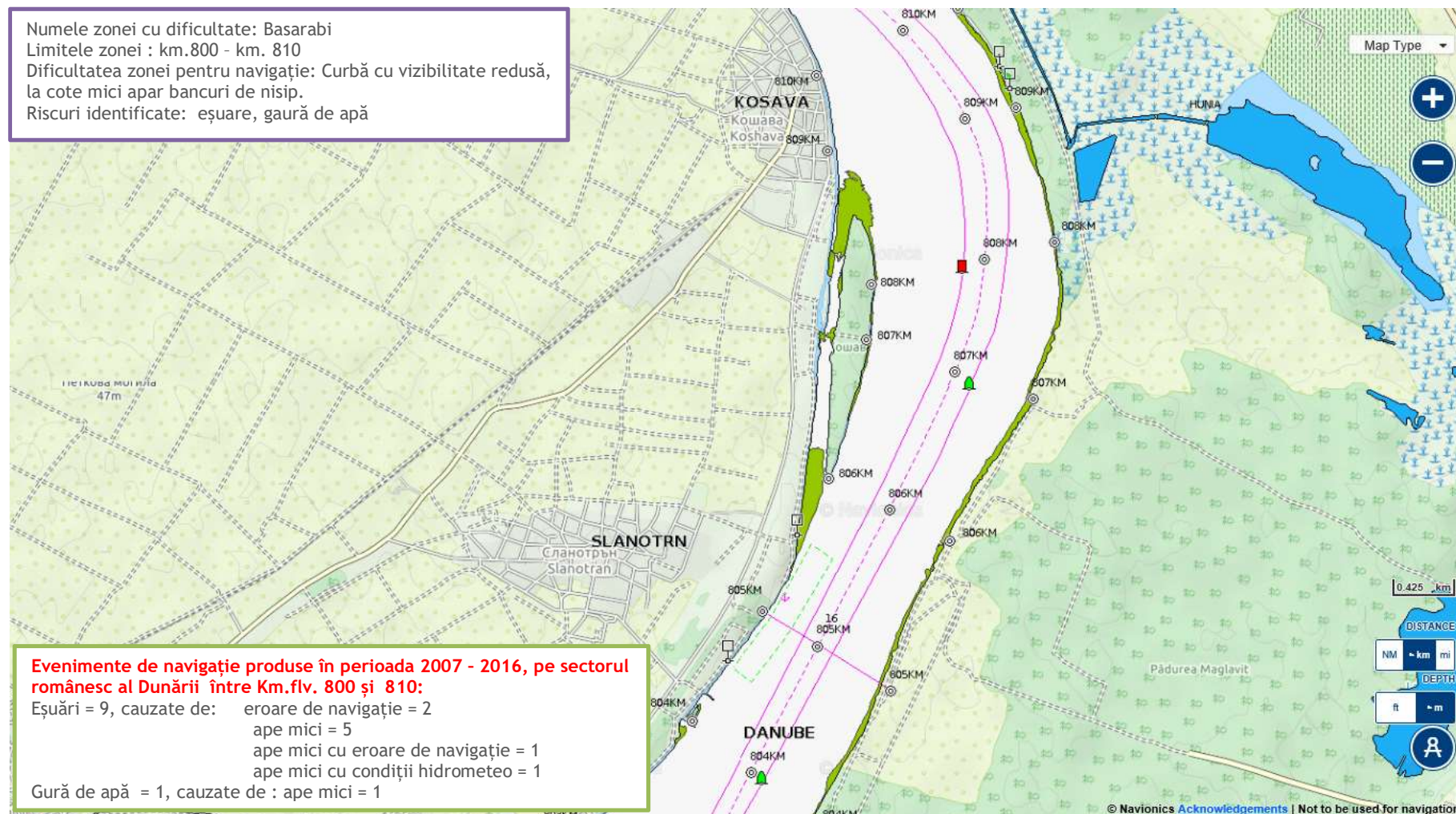


Dunăre km. 783 - 785, Bogdan - Secian,

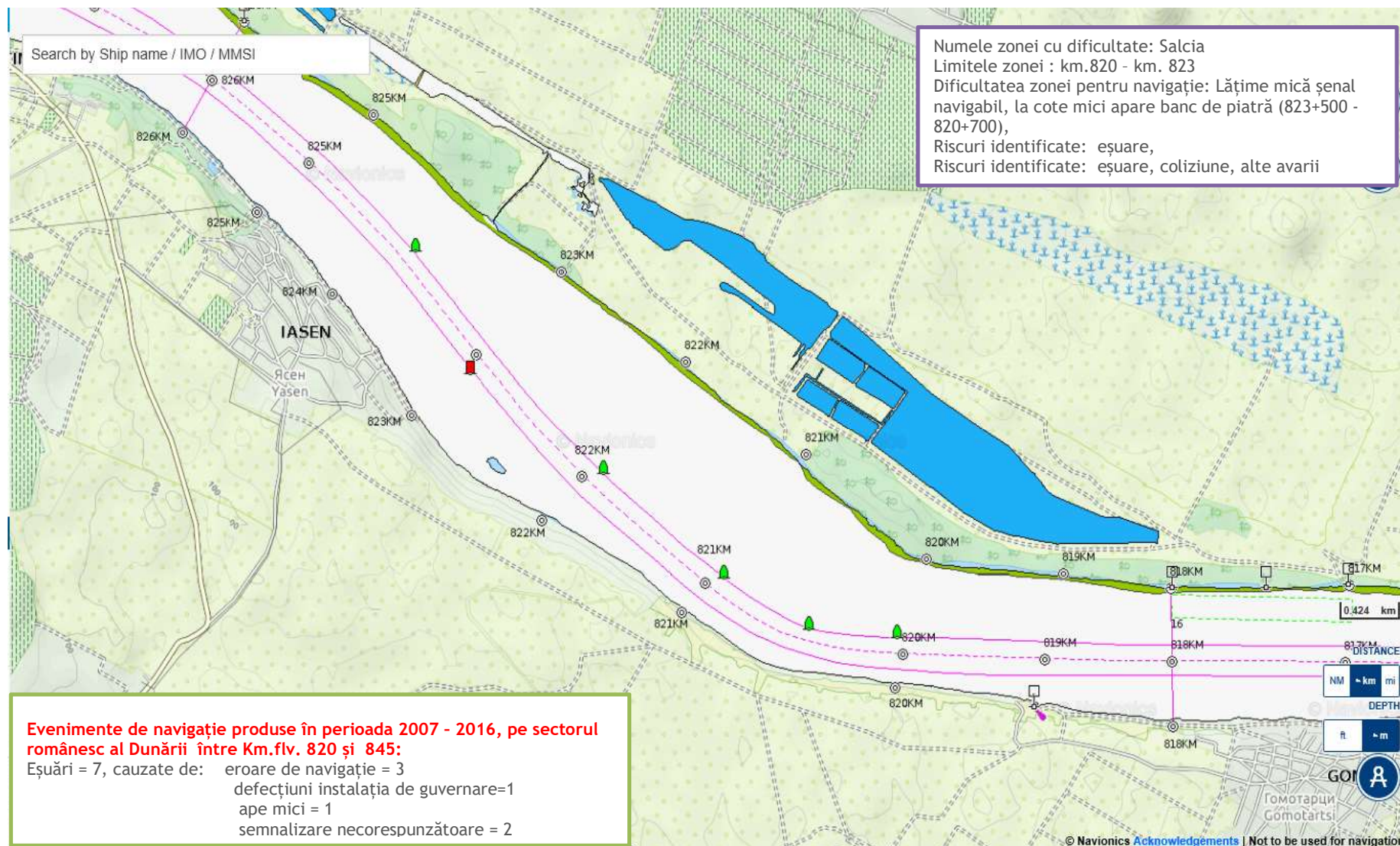




Dunăre km. 800 - 810, Basarabi,



Dunăre km. 820 - 823, Salcia,



Dunăre km. 835 - 845 , Gîrla Mare,

