



S.C. IPTANA S.A.

INSTITUTUL DE PROIECTĂRI PENTRU TRANSPORTURI AUTO, NAVALE ȘI AERIENE
B-dul DINICU GOLESCU Nr. 36, 010873 BUCUREȘTI, Sector 1
CUI: 1583816; Nr. Inreg. Registrul Comerțului: J40/1747/1991;
Capital social: 8290557 lei
Telefon: +40-21- 318 20 00, Fax: +40-21- 312 14 16; Centrala: +40-21-318 19 77
E-mail office@iptana.ro; http:// www.iptana.ro



REGULAMENT DE EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE CANAL DUNĂRE – MAREA NEAGRĂ

REACTUALIZARE 2012

Beneficiar: CN – ADMINISTRAȚIA CANALELOR NAVIGABILE – SA
Contract nr.: 8269/3646/II/22
Anul: 2012

LISTA DE SEMNĂTURI

DIRECTOR GENERAL	Dr. ing. Cornel MARȚINCU
DIECTORULUI DIVIZIEI LUCRĂRI HIDROTEHNICE ȘI PORTUARE FLUVIALE	Dr.ing. Victor DUMITRESCU
ȘEF PROIECT COMPLEX	Ing. Chiriac AVĂDANEI
RESPONSABIL QMSSM	Ing. Aurel GĂLBINAȘU

- Redactare finala -

CANALUL DUNĂRE – MAREA NEAGRĂ

REGULAMENT DE EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE

CONȚINUTUL REGULAMENTULUI

	<u>Pagina</u>
PARTEA I. CADRUL GENERAL	4
Cap.1. Definiții, terminologie	4
Cap.2. Principalele caracteristici constructive ale canalului	5
Cap.3. Compania Națională – Administrația Canalelor Navigabile. Unități beneficiare	8
Cap.4. Prevederil generale privind lucrările de întreținere și reparații pe canal	11
Cap.5. Măsuri de tehnica securității muncii	12
Cap.6. Măsuri pentru prevenirea și stingerea incendiilor	12
PARTEA II. EXPLOATAREA ȘI ÎNTREȚINEREA CANALULUI	14
Cap.7. Canalul navigabil. Văile afluate	14
Cap.8. Protecții, consolidări, apărări pe taluzuri	17
Cap.9. Noduri hidrotehnice. Ecluze	20
Cap.10. Porturile canalului	23
Cap.11. Drumuri și poduri	26
Cap.12. Instalații de telecomunicații și fluxul informațional	27
PARTEA III. FOLOSINȚELE CANALULUI DUNĂRE – MAREA NEAGRĂ	30
Cap.13. Navigația pe Canalul Dunăre – Marea Neagră	30
Cap.14. Sursă de apă pentru unitățile producătoare de energie electrică	37
Cap.15. Sursă de apă pentru irigații	39
Cap.16. Sursă de apă pentru alimentările cu apă	40
Cap.17. Receptor pentru evacuarea apelor provenite din desecări	41

	<u>Pagina</u>
Cap.18. Receptor pentru apele uzate	41
Cap.19. Apărarea localităților limitrofe canalului împotriva inundațiilor provenite din exfiltrații	42
Cap.20. Regularizarea scurgerii apelor din bazinul hidrografic al canalului	42
Cap.21. Traversări / subtraversări ale canalului navigabil	43
PARTEA IV. DISPOZIȚII FINALE	45
Cap.22. Semnalizarea navigației. Alte prevederi	45
Cap.23. Completări și detalieri ale regulamentului necesare după aprobare	45
Cap.24. Prejudicii. Răspunderi	45
LISTA ANEXELOR	47
LISTA PLANURILOR	75

PARTEA I

CADRUL GENERAL

CAP. 1. DEFINIȚII, TERMINOLOGIE

1.1. Canalul Dunăre-Marea Neagră face legătura acvatoriului portului maritim Constanța Sud cu fluviul Dunărea. El este cale navigabilă națională a României și se află sub suveranitatea și jurisdicția exclusivă a statului român.

1.2. Traseul Canalului Dunăre-Marea Neagră este prezentat în planșa nr. 1, iar schema hidrotehnică, respectiv profilul longitudinal prin axul căii navigabile, este arătat în planșa nr. 2.

1.3. Prezentul regulament are ca obiect precizarea cadrului în care se face exploatarea și întreținerea complexului de lucrări ce alcătuiesc Canalul Dunăre-Marea Neagră, în vederea asigurării funcționării corecte a tuturor uvrajelor și a obiectivului în ansamblul său, cu toate folosințele.

1.4. Potrivit prevederilor Decretului 300/1978 Canalul Dunăre-Marea Neagră are funcțiuni complexe și anume: navigația, gospodărirea apelor, producerea de energie electrică, alimentări cu apă potabilă și industrială, evacuarea viiturilor provenite din precipitațiile căzute în bazinul hidrografic al căii navigabile. Schema hidrotehnică realizată are în vedere satisfacerea în bune condiții a tuturor folosințelor enumerate.

1.5. Administrarea, exploatarea și întreținerea Canalului Dunăre-Marea Neagră se realizează în condițiile legii, de către Compania Națională – Administrația Canalelor Navigabile S.A. Constanța, denumită în cele ce urmează „CN - A.C.N.” sau „Administrația”.

1.6. Aplicarea/respectarea prezentului regulament este obligatorie pentru Administrația căii navigabile, pentru toți beneficiarii de folosințe sau de facilități, precum și pentru cei ce execută lucrări de exploatare / întreținere / reparații / dezvoltare a obiectivului sau a unor uvraje din componența sa.

1.7. La întocmirea prezentului regulament au fost avute în vedere documentațiile tehnice pe baza cărora s-a realizat Canalul Dunăre-Marea Neagră. Regulile de navigație pe Canalul Dunăre – Marea Neagră și Canalul Poarta Albă – Midia, Năvodari, aprobate prin Ordinul 426 al Ministrului Transporturilor, publicate în Monitorul Oficial al României nr. 346 din 17.04.2006, Regulamentul de navigație pe Dunăre, precum și experiența acumulată de către CN - ACN în exploatarea obiectivului:

1.8. Terminologia folosită în prezentul regulament este cea dată în anexa 1. În aceeași anexă sunt explicitate și abrevierile folosite în cuprinsul regulamentului.

1.9. Pentru precizarea amplasamentului unor lucrări sau obiecte ale canalului, în prezentul regulament se folosește atât kilometrajul utilizat la navigație/exploatare cu km 0+000 în axul căii navigabile, în acvatoriul fluvio-maritim al portului Constanța – Sud și punct final la km 64+410, la intersecția cu șenalul navigabil al Dunării, cât și kilometrajul folosit la proiectarea, respectiv execuția obiectivului – notat în paranteze- cu km 0+000 la desprinderea căii navigabile din axul șenalului navigabil al Dunării(cca. km 299+300 pe fluviu).

1.10.(1) Teritoriul ce aparține Canalului Dunăre-Marea Neagră este cel delimitat prin documentele de expropieri. Acest teritoriu face parte din domeniul public al statului, concesionat către CN - A.C.N.

(2) La debușarea canalului în bazinul fluvio-maritim al portului Constanța-Sud, teritoriul administrat de către CN - A.C.N. a fost delimitat împreună cu Administrația Portului Constanța prin bornele plantate pe teren astfel: 64-1A; 64-2A - pe malul drept, bornele 64-5A și 64-3A – pe malul stâng.

(3). La Dunăre, teritoriul administrat de ACN este delimitat de cel al Portului Cernavodă și al Primăriei oraș Cernavodă prin bornele 236 și 237 pe malul drept, punctul 238 în axul căii navigabile, iar pe malul stâng al canalului, bornele: 239; 240; 241 și 242.

(4) Coordonatele STEREO 70 ale bornelor/punctelor menționate în aliniatul (3) sunt deținute de CN - ACN-SA.

1.11. (1) Prin legea 55/2002 a fost delimitată zona de siguranță și zona de protecție a canalelor navigabile, potrivit planșei nr. 3.

(2) Zona de siguranță a canalului cuprinde fâșia de teren de 10 m lățime situată de o parte și de alta a amprizei canalului măsurată de la muchia superioară a taluzului stabil, realizat în debleu și de respectiv 1 m de la muchia exterioară a șanțului de desecare pe zonele cu diguri.

(3) Terenurile limitrofe situate de o parte și de alta a amprizei canalului pe o lățime de 90 m, măsurată de la limita exterioară a zonei de siguranță, constituie zona de protecție a canalului, indiferent de forma de proprietate a acestor terenuri.

1.12. Pe zona de siguranță și pe ampriza canalului este interzisă amplasarea de construcții sau instalații, supraterane sau subterane, cu excepția celor ce privesc strict canalul, realizate pe baza proiectelor aprobate de A.C.N., în condițiile legislației în vigoare.

1.13. Accesul persoanelor, mijloacelor de transport sau utilajelor pe zona de siguranță, pe ampriză, precum și pe terenul ce aparține canalului este permis numai cu aprobarea prealabilă din partea CN - A.C.N. Astfel de aprobări se vor da numai celor care execută lucrări de întreținere / refacere / dezvoltare aferente canalului navigabil.

1.14. Amplasarea oricărei construcții sau instalații în zona de protecție a canalului poate fi făcută numai cu avizul CN - A.C.N. și cu aprobarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și numai cu respectarea întocmai a tuturor prevederilor stipulate în avizele și aprobările date.

1.15. Potrivit Legii privind calitatea în construcții nr. 10/1995 cu modificările ulterioare, intervențiile asupra canalului navigabil sau asupra unor obiecte sau părți de obiect sub forma de lucrări de reconstrucție, dezvoltări sau construcții noi, reparații, consolidare, transformare, extindere, desființare, schimbare de destinație a unor obiecte/uvraje, precum și modificarea unor tehnologii de exploatare, reparații se fac numai pe bază de proiecte avizate de proiectantul general al obiectivului, în cazul dat – IPTANA-SA și aprobate de către CN - A.C.N.

Prevederile alineatului de mai sus se aplică și construcțiilor amplasate în condițiile prevăzute la punctul 1.14.

1.16. Prevederile prezentului regulament vor fi avute în vedere de către CN – ACN și respectate și la perfectarea contractelor cu utilizatorii de folosințe, precum și cu unitățile ce execută lucrări de întreținere / dezvoltare ale căii navigabile sau ale construcțiilor conexe și colaterale.

1.17. Prevederile prezentului regulament sunt obligatorii atât pentru CN - A.C.N. cât și pentru toți utilizatorii/beneficiarii de folosințe, precum și pentru cei ce execută lucrări de întreținere / dezvoltare. Orice abatere de la prezentul regulament urmează să fie sancționată conform prevederilor legislației în vigoare sau potrivit celor stabilite în acest sens de către Consiliul de Administrație al CN-A.C.N. prin contractele încheiate cu beneficiarii de folosințe sau cu unitățile ce execută lucrări de întreținere / dezvoltare.

1.18. Prevederile din reglementările anterioare aflate în derulare, care nu concordă sau contravin celor stipulate în prezentul regulament vor fi revizuite. În toate aceste situații prevalează prevederile prezentului regulament.

CAP. 2. PRINCIPALELE CARACTERISTICI CONSTRUCTIVE ALE CANALULUI

2.1. Principalele caracteristici constructive ale Canalului Dunăre-Marea Neagră au fost stabilite ținând seama de elementele precizate în cele ce urmează:

2.1.1. Convoitul de calcul este alcătuit din 6 barje de 3000 tone fiecare, compuse în formație „filă dublă – dană triplă” cu împingătorul aferent, având următoarele dimensiuni de gabarit:

- lungimea L = 296,00 m
- lățimea B = 22,80 m
- pescajul T = 3,80 m.

Navele fluvio-maritime cu deplasamentul de până la 5000 tdw pot fi admise pe canal dacă se înscriu în următoarele dimensiuni de gabarit:

- lungimea L = 138,30 m
- lățimea B = 16,80 m
- pescajul maxim T = 5,50 m
- înălțimea maximă de la linia de plutire până la cel mai înalt punct 16,50 m.

2.1.3. Navigația pe canal se face simultan în ambele sensuri (amonte și aval), cu viteza de 8 – 9 km/oră. Deplasarea convoaielor/navelor cu viteze mai mari de 9 km/h solicită lucrările de protecție și apărare a taluzurilor canalului la eforturi mai mari decât cele luate în calcul la dimensionarea lor și conduce, în final la degradarea prematură acestora.

2.2. Lungimea canalului între Dunăre la Cernavodă (km 299,3 pe fluviu) și Marea Neagră (acvatoriul portului Constanța Sud) este de 64,410 km. Această lungime a fost stabilită prin proiectele de execuție, fiind măsurată între punctul de desprindere al axului canalului din axul șenalului navigabil al Dunării la Cernavodă, iar punctul final notat „0” este situat la intersecția dintre axul căii navigabile și curba batimetrică -7,50 mrMB, având coordonatele x = 295 436 720; y = 791 563 564.

2.3. Schema hidrotehnică adoptată este prevăzută cu două ecluze gemene și anume ecluza Cernavodă – care asigură racordarea căii navigabile cu nivelurile variabile ale fluviului și ecluza Agigea - pentru racordarea la nivelul Mării Negre, în acvatoriul portului Constanța Sud (planșa nr. 2).

Canalul are 3 biefuri:

- bieful I, între Dunăre și capul amonte al ecluzei Cernavodă, cu lungimea de 4,105 km;
- bieful II, între capul aval al ecluzei Cernavodă și capul amonte al ecluzei Agigea, cu lungimea de 57,991 km;
- bieful III, între capul aval al ecluzei Agigea și punctul „0” din acvatoriul fluvio-maritim al portului Constanța Sud având lungimea de 1,510 km.

2.4. (1) Secțiunea canalului în biefurile I și III, precum și în bieful II pe Valea Carasu, de la ecluza Cernavodă, până la portul Basarabi, este trapezoidală, cu excepția zonei de traversare a orasului Medgidia. În traversarea orașului Medgidia și pe toată zona de platou de la portul Basarabi până la ecluza Agigea, secțiunea canalului este dreptunghiulară, fiind realizată între ziduri de sprijin.

(2) Lățimea minimă la baza secțiunii canalului, în aliniament, este:

- pe bieful I 90,00 m
- pe bieful II:
 - pe zonele cu secțiunea trapezoidală 70,00 m
 - pe zonele cu secțiunea dreptunghiulară 90,00 m
 - pe tot bieful II, la nivelul chilei convoiului de calcul (cota +3,70 mrMB), șenalul navigabil are lățimea în aliniament de 91,30 m

- pe bieful III 150,00 m
- în porturile de aşteptare ale ecluzelor, între construcţiile de acostare lăţimea este de 150,00 m.

(3) Secţiunile caracteristici în lungul canalului navigabil sunt prezentate în planşele 3, 4 şi 5.

2.5. Raza minimă a curbelor de racordare a aliniamentelor este de 3000 m. În curbele cu raza minimă de 3000 m, lăţimea la fundul canalului, menţionată la pct. 2.4 se sporeşte cu 15,0 m, pentru fiecare sens de navigaţie. În curbele cu raza de 10.000 m supralărgirea, pentru fiecare sens de navigaţie, este de 4,5 m. În curbele cu raza cuprinsă între 3000 şi 10.000 m supralărgirea a fost dată prin interpolare. Curbele având raza peste 10.000 m nu necesită supralărgiri.

2.6. Nivelurile caracteristice, adâncimile şi capacitatea de tranzitare a apei sunt date în tabelul ce urmează:

Specificaţie	UM	Bief I	Bief II	Bief III
0	1	2	3	4
Nivel maxim cu asigurarea de 1%	mrMB	+12,00	+8,50	+0,50
Nivel normal/mediu	mrMB	+6,50	+7,50 ^(*)	-0,50
Nivel minim	mrMB	+2,95 ^(**)	+7,00	-1,10
Nivel minim excepţional	mrMB	+2,75 ^(***)	+6,00	-1,10
Cotă fund canal	mrMB	-1,50	+0,50	-7,50
Adâncimea apei - la nivel normal/mediu	mrMB	+8,00	+7,00	+7,00
- la nivel minim	mrMB	+4,45	+5,50	+6,40
Capacitatea de tranzitare a apei - la nivel normal/mediu	m ³ /s	~500	315	315
- la nivel minim	m ³ /s	250	250	250

^(*) Nivel de exploatare maxim în bieful II = +8,00 mrMB

^(**) Nivel cu asigurarea 94%

^(***) Nivel cu asigurarea 97%

Adâncimea apei pe întreaga lungime a canalului, la nivelul normal de exploatare este de 7,00 m, cota fundului canalului fiind -1,50 mrMB pe bieful I, +0,50 mrMB pe bieful II şi -7,50 mrMB pe bieful III.

2.7. Înălţimea liberă sub poduri, peste nivelul cu asigurarea de 1%, este de 17 m. Aceeaşi înălţime liberă, la care se adaugă spaţiul de siguranţă calculat în funcţie de intensitatea tensiunii electrice, a fost adoptată şi la traversarea liniilor de transport energie electrică ce traversează canalul.

2.8. (1) Ecluzele canalului sunt gemene, amplasate astfel:

- Cernavodă – cap amonte km 60+305 (4+105);
- Agigea – cap amonte km 1+912 (62+498).

(2) Dimensiunile utile ale sasurilor de ecluzare:

- lungimea 310,00 m
- lăţimea 25,00 m
- adâncimea apei pe prag, la nivel normal de exploatare 7,50 m.

(3) Ecluzele dispun de porturi de aşteptare, numite şi avanporturi, situate în amonte şi aval pentru fiecare ecluză, în sensul de marş. Dimensionarea lor are în vedere posibilitatea acostării convoaielor înainte de intrarea sau după ieşirea din ecluză.

2.9. Porturile pe canal sunt situate astfel:

- Medgidia - la km 37+500 (km 26+910), cu o suprafaţă a acvatoriului de 18 ha, a platformelor de 18 ha şi cu lăţimea gurii de acces 125 m;
- Basarabi - la km 25+000 (km 39+410), cu suprafaţa acvatoriului de 14 ha, a platformelor portuare de 9,0 ha, iar lăţimea gurii de acces este de 110 m.

2.10. Alte construcții care asigură funcționarea canalului:

- Stația de pompare complexă de la Cernavodă, amplasată pe canalul de derivație, cu un debit instalat de 211,5 m³/s prin care se asigură apa necesară în bieful II al canalului atunci când nivelul apelor Dunării la Cernavodă este mai mic de +7,50 mrMB;
- Stăvilarul din apropierea stației de pompare, amplasat la km 2+188 al canalului de derivație, prin care se realizează tranzitarea gravitațională a apei din Dunăre în bieful II al canalului, atunci când nivelurile Dunării sunt superioare cotei +7,50 mrMB;
- Instalațiile și galeriile pentru evacuarea apelor mari realizate la ecluza Agigea prin care se asigură tranzitarea către mare a debitelor de viitură din bazinul hidrografic al canalului și menținerea nivelului apelor în bieful II al canalului la cel normal de exploatare (+7,50 mrMB);
- Antenele radio și Tv realizate în lungul canalului, în puncte special alese;
- Stațiile pentru pomparea apelor provenite din desecări, drenaje și preîntâmpinarea subinundării unor localități și terenuri.

2.11. În corelare cu obiectivul Canalul Dunăre-Marea Neagră au fost realizate următoarele lucrări colaterale a căror funcționalitate trebuie coordonată cu cea a canalului navigabil, astfel încât exploatarea obiectivului, indicatorii săi tehnico-economici și calitatea apei să nu fie afectați sub nici o formă:

- priza din canalul de derivație și stația de pompare a apei de răcire pentru agregatele energetice ale C.N.E. Cernavodă;
- centrala hidroelectrică de restituție și canalul pentru evacuarea apei folosite la răcirea agregatelor C.N.E.;
- centralele hidroelectrice de la capul amonte al ecluzelor de la Agigea;
- prizele și stațiile de pompare pentru irigații, alimentări cu apă potabilă și industrială;
- punctele pentru descărcarea apelor uzate, epurate, convențional curate, în canal;
- traversările peste canal ale căilor de comunicație, ale conductelor, ale liniilor electrice și de telecomunicații, respectiv subtraversarea canalului de către conducte.

2.12. Potrivit caracteristicilor constructive realizate, Canalul Dunăre-Marea Neagră este o cale navigabilă care, în conformitate cu normele adoptate de Conferința Europeană a Miniștrilor Transporturilor din 1992, corespunde clasei a VI-a, iar potrivit STAS 4273-83 se încadrează în clasa a II-a de importanță (construcții de importanță deosebită). El figurează în Acordul european privind marile căi de navigație (A.G.N.) încheiat la Geneva la 19 ianuarie 1996, drept cale navigabilă de importanță europeană sub indicativul E 80-14.

CAP. 3. COMPANIA NAȚIONALĂ - ADMINISTRAȚIA CANALELOR NAVIGABILE. UNITĂȚI BENEFICIARE

3.1. Compania Națională – Administrația Canalelor Navigabile S.A., este persoana juridică care, potrivit legislației în vigoare și statutului său, are drept obiect de activitate:

- pune la dispoziție, în calitate de prestator, calea navigabilă și asigură condițiile pentru tranzitarea navelor/convoaielor de barje pe canal, operarea lor în porturi, în conformitate cu prevederile specifice ale reglementărilor de navigație și ale contractelor directe;
- asigură exploatarea, întreținerea, repararea și modernizarea unor uvraje ale canalului navigabil și ale porturilor, precum și ale instalațiilor canalului, inclusiv lucrări pentru stabilitatea taluzurilor și protecția malurilor;

- efectuează dirijarea și controlul traficului de nave pe canal, în ecluze și porturi, asigură semnalizarea terestră și plutitoare, precum și servicii de telecomunicații, transmitere de date, precum și alte prestații similare;
- oferă servicii de transport și asistența pe canal, inclusiv pentru remorcarea și manevrarea navelor în rade și porturi și alocă danele pentru operarea/staționarea navelor în porturi;
- asigură gospodărirea cantitativă și calitativă a apelor canalului în condițiile prevăzute de Regulamentul de gospodărire a apelor canalului, de contractele încheiate cu beneficiarii de folosințe, precum și de reglementările în vigoare. Asigură, de asemenea, scurgerea și tranzitarea viiturilor din bazinul hidrografic către mare sau către fluviu, potrivit reglementărilor specifice;
- asigură efectuarea lucrărilor de întreținere și menținere a adâncimilor prevăzute, inclusiv la racordarea canalului la fluviu, astfel încât să se asigure prelevarea debitelor de apă și să permită menținerea nivelului normal de exploatare pe canal;
- pune la dispoziția utilizatorilor, prin contracte de închiriere sau asociere, infrastructura transportului naval;
- asigură exploatarea, întreținerea și modernizarea stației complexe de pompare de la Cernavodă;
- asigură serviciile tehnice necesare pentru furnizarea apei pentru irigații și industrie, precum și a apei potabile, inclusiv controlul calității acesteia;
- se preocupă de elaborarea normelor tehnice specifice domeniului de activitate, precum și de programe anuale sau de perspectivă pentru lucrările de întreținere, reparare și modernizare a bunurilor din dotare/administrare;
- asigură planificarea, finanțarea și proiectarea investițiilor noi și modernizarea construcțiilor și dotărilor existente;
- avizează studiile și proiectele privind dezvoltarea, repararea/întreținerea infrastructurii de transport naval sau a celor menite să asigure funcționarea obiectivului la parametrii aprobați;
- emite avizele necesare pentru toate construcțiile și instalațiile ce urmează să se realizeze pe zona de protecție a canalului;
- interzice orice construcție/instalație pe zona de siguranță a canalului, cu excepția celor destinate exclusiv exploatarea căii navigabile.

3.2. Potrivit prezentului regulament, prin beneficiar de folosință se înțelege orice persoană juridică sau fizică care beneficiază de serviciile oferite de schema hidrotehnică complexă a canalului în sensul că poate folosi obiectivul ca pe o cale de transport, că poate preleva din canal – prin construcții adecvate și avizate, sau din construcțiile și instalațiile acestuia - apa necesară procesului tehnologic de producție sau poate descărca în canal, prin amenajările avizate apele uzate – epurate mecanic și biologic - convențional curate sau poate folosi unele din construcțiile și instalațiile canalului.

3.3. Prestațiile către alți beneficiari, precum și relațiile dintre Administrație și beneficiarii de folosințe se stabilesc pe bază de contracte directe și privesc obligațiile și facilitățile ce revin fiecărei părți.

3.4. Serviciile/facilitățile oferite de Canalul Dunăre-Marea Neagră se obțin la cererea beneficiarilor adresată către CN - A.C.N. Pentru serviciile, facilitățile sau asistența acordată, CN - A.C.N. percepe taxe/aplică tarife, în conformitate cu reglementările în vigoare.

3.5. Periodic, în funcție de rezultatele măsurătorilor hidrografice, CN - A.C.N. are obligația de a draga secțiunea canalului pentru asigurarea tranzitării volumelor de apă, iar cheltuielile de dragare se suportă de beneficiarii de folosință, proporțional cu volumele de apă

prelevate/evacuate. Datele respective se vor consemna în protocoale semnate de către părțile interesate.

3.6. CN - A.C.N. are obligația de a întocmi programe pentru finalizarea lucrărilor rămase de executat, precum și lucrările de întreținere/reparații, în funcție de priorități, în corelare cu sursele de finanțare, urmărind realizarea tuturor lucrărilor care asigură exploatarea obiectivului la parametrii optimi.

În principal aceste lucrări se referă la:

- susținerea, protecția și stabilitatea taluzurilor atât pe secțiunea udată a canalului, cât și în afara acesteia, până la terenul natural, inclusiv pe zona de siguranță definită de Legea nr. 55/2002;
- consolidarea taluzurilor instabile pe sectorul de platou, cu prioritate cele realizate în argile roșii;
- construcțiile pentru captarea apelor subterane pe taluzurile de debleu, precum și a descărcătorilor în trepte, inclusiv a sistemului rigolelor și șanțurilor pentru conducerea și evacuarea apelor de pe taluzuri și de pe platforma de la cota +10 mrMB;
- amenajarea drumurilor de întreținere, exploatare și intervenții de urgență, precum și a drumurilor de acces la lucrările canalului;
- realizarea scărilor metalice de salvare pe zonele unde secțiunea udată a canalului este dreptunghiulară etc.;

3.7. (1) CN - A.C.N. urmărește comportarea în timp, în exploatare, a lucrărilor canalului prin examinarea directă, periodică a întregului traseu, a lucrărilor realizate pe taluzuri și pe diguri, a sistemului de captare și dirijare a apelor pluviale și de exfiltrații, a uvrajelor/obiectivelor canalului în scopul luării măsurilor ce se impun.

(2) CN - A.C.N. întocmește anual programe de reparații și intervenții în vederea remedierii degradărilor apărute și de prevenire a extinderii acestora, precum și programe de întreținere pentru toate tipurile de lucrări ce alcătuiesc obiectivul.

Cu prioritate, Administrația va avea în vedere:

- menținerea în stare de funcționare a sistemului de conducere și evacuare a apelor de pe taluzuri și banchete, decolmatarea rigolelor și a șanțurilor;
- remedierea degradărilor apărute la construcțiile și instalațiile canalului;
- măsuri pentru suprimarea deversării pe ape uzate, neepurate în canal, precum și pentru interzicerea dezvoltării gunoaielor, reziduurilor industriale, a molozului și altor deșeuri pe teritoriul canalului și pe zona de protecție a acestuia;
- măsuri pentru stoparea dezvoltării vegetației arborescente și a stufărișului pe platforma de cotă +10 mrMB și +4,50 mrMB, pe diguri și pe taluzurile interioare sub cota +10 mrMB / +4,50 mrMB și înlăturarea celei existente pe aceste suprafețe;
- refacerea perdelelor silvice de protecție din lungul canalului;
- măsuri pentru plantarea și înierbarea taluzurilor de debleu;
- asigurarea funcționării corespunzătoare a perdelelor de aer comprimat de la ecluzele Agigea;
- inițierea programului de urmărire a variației nivelurilor apelor subterane prin sistemul puțurilor piezometrice realizate în vederea prevenirii fenomenelor de instabilitate.

3.8. Toți beneficiarii care folosesc serviciile canalului au obligația să participe, prin delegați autorizați, la întâlniri de lucru convocate de CN – ACN în vederea soluționării tuturor problemelor legate de coordonarea activității de exploatare și întreținere sau pentru stabilirea programului de intervenție în caz de necesitate.

CAP. 4. PREVEDERI GENERALE PRIVIND LUCRĂRILE DE ÎNTREȚINERE ȘI REPARAȚII PE CANAL

4.1. Întreținerea lucrărilor și uvrajelor canalului este obligatorie și se realizează, în primul rând, prin urmărirea comportării în timp a lucrărilor și uvrajelor aferente canalului și remedierea promptă a degradărilor apărute.

4.2. Lucrările de întreținere și reparații se realizează, în principal, pentru a se asigura:

- funcționarea ecluzelor cu instalațiile și echipamentele acestora;
- menținerea în perfectă stare de funcționare a instalațiilor și echipamentelor de energie electrică, telecomunicații și flux informațional;
- menținerea adâncimilor navigabile pe zonele cu depuneri aluvionare pe toată lungimea căii navigabile, la racordarea cu Dunărea, precum și în bazinele portuare;
- protecția malurilor, a cheurilor, a construcțiilor de acostare;
- menținerea secțiunii transversale a canalului la parametri proiectați pe toată lungimea sa;
- înlăturarea eventualelor obstacole, ramfluarea navelor în cazul unor evenimente de navigație;
- asigurarea scurgerii apelor de pe teritoriul adiacent și de pe taluzuri prin sistemul de rigole și șanțuri, precum și al văilor afluate racordate la canal;
- controlul privind starea podurilor pe drumurile de pe diguri și de pe platforma de cotă +10 mrMB;
- menținerea în stare de viabilitate corespunzătoare a drumurilor de exploatare, întreținere și intervenții de urgență, precum și a drumurilor de acces la obiectivele canalului;
- controlul și verificarea periodică a instalațiilor de semnalizare și dirijare a traficului.

4.3. (1) Întreținerea șenalului navigabil urmărește, în principal, menținerea secțiunii udate la parametri aprobați prin dragarea periodică a materialului aluvionar depus de apele prelevate din Dunăre și de cele provenite din bazinul hidrografic. Perioadele de dragare se stabilesc astfel încât aluviunile depuse pe fundul canalului să nu depășească grosimea de 1,00 m max. 1,25 m.

(2) Lucrările de dragaj se execută păstrându-se circulația deschisă pe cel puțin un fir de navigație cu semnalizările corespunzătoare.

(3) Administrația ia măsuri pentru asigurarea racordărilor văilor afluate la canal, pentru întreținerea acestora și prevenirea colmatării lor.

4.4. Dispeceratul de navigație din cadrul Administrației are obligația ca, odată cu avizul către navigatori, să informeze pe fiecare comandant de navă/convoi asupra existenței punctului de lucru și a poziției acestuia. Executantul lucrării va fi anunțat radiotelefonice de ora plecării navei sau convoiului și aproximativ timpul în care acesta sosește în zonă.

4.5.(1) Modul de comportare al lucrărilor de apărare, protecție și consolidare, respectiv necesitatea unor intervenții pentru reparații/refaceri ale acestor lucrări, se stabilește în mod curent prin vizualizarea lor, prin măsurători și prin verificarea stării lor tehnice.

(2) Vizualizarea trebuie asigurată trimestrial, iar analiza stării tehnice trebuie făcută cel puțin anual pentru tot canalul, precum și după o viitură puternică. Zonele cu avarii și degradări care pot avea influențe negative în exploatarea obiectivului vor fi semnalate conducerii CN – A.C.N. în vederea luării măsurilor de remediere și restabilire a situației inițiale.

(3) Dispeceratul de navigație va semnaliza navigatorilor prin avize, eventualele restricții, respectiv modificări ale condițiilor de navigație intervenite datorită acestor situații.

4.6. CN - A.C.N. va lua măsuri de întreținere și refacere a lucrărilor de apărare, protecție și consolidare realizate pe taluzurile canalului, a celor pentru captarea și conducerea apelor, precum și a celor de consolidare și de menținere a drumurilor canalului în stare practicabilă.

4.7. Întreținerea și repararea nodurilor hidrotehnice de la Cernavodă și Agigea se organizează prin compartimentele de resort ale acestora pe baza observațiilor și constatărilor efectuate pe parcursul urmăririi comportării în exploatare, inclusiv investigații, măsurători și studii de specialitate.

4.8. CN - A.C.N. organizează, conduce și controlează activitatea de întreținere și reparații a construcțiilor, a instalațiilor și echipamentelor și verifică respectarea instrucțiunilor tehnice interne, a normelor de protecția muncii și a normelor de prevenire și stingere a incendiilor.

4.9. În caz de avarii la instalații și echipamente, se va acționa cu personalul din subordine pentru izolarea avariei, limitarea și înlăturarea acesteia, precum și stingerea incendiilor, fiind interzisă încetarea lucrului înainte de stabilizarea situației.

4.10. După executarea intervențiilor și a reparațiilor, se execută probele de repunere în funcțiune a echipamentelor și instalațiilor, se consemnează încadrarea în parametrii tehnici prescriși și se întocmesc procese verbale de predare/primire către compartimentul de exploatare.

CAP. 5. MĂSURI DE TEHNICA SECURITĂȚII MUNCII

5.1. (1) CN - A.C.N. asigură întreținerea și exploatarea canalului navigabil, precum și lucrările de reparații ale acestuia sau ale uvrajelor componente, fie direct, fie prin unități economice autorizate/specializate, pe bază de contract.

(2) Lucrările de la alineatul (1) trebuie realizate în condiții de deplină securitate a muncii prin respectarea măsurilor prevăzute de legislația în vigoare, așa cum se precizează în anexa 2.

5.2. (1) CN - A.C.N. va urmări ca fiecare contract încheiat pentru realizarea lucrărilor de întreținere/reparație să prevadă o anexă la contract în care să fie stipulate obligațiile executantului de a lua măsurile necesare ce se impun în scopul evitării accidentelor de muncă, a incendiilor și exploziilor, a îmbolnăvirilor profesionale și pentru asigurarea securității personalului, a instalațiilor și a protecției mediului.

(2) În cazul când lucrările respective se execută de către CN - A.C.N. prin salariații săi, se vor lua măsurile ce se impun, respectându-se prevederile anexei 2.

CAP. 6. MĂSURI PENTRU PREVENIREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR

6.1. La exploatarea și întreținerea canalului și a obiectivelor acestuia, se vor aplica normele în vigoare privind prevenirea și stingerea incendiilor.

6.2. (1) În cazul izbucnirii unor incendii se va acționa imediat cu personalul din subordine pentru limitarea / stingerea acestuia, fiind interzisă încetarea acțiunii înainte de stabilizarea situației.

(2) Pentru efectuarea unor astfel de intervenții, CN – ACN va lua măsuri pentru instruirea personalului respectiv.

6.3. CN – ACN va lua măsurile ce se impun pentru ca intervențiile pentru stingerea incendiilor la obiectele/uvrajele canalului să fie efectuate de personal instruit și/sau de unități specializate și autorizate, pe bază de convenții / contracte.

6.4. Navele aflate în tranzit pe canal, cele aflate în radă, cele acostate în porturile canalului sau la porturile de așteptare ale ecluzelor sunt admise pe canal numai dacă comandantul acestora atestă că sunt dotate corespunzător astfel ca acestea să poată face față eventualelor incendii apărute la bord.

6.5. Conducerea operațiunilor de stins incendiu la nave sau la obiectivele canalului se exercită de către comandamentul constituit de către CN - A.C.N., potrivit planurilor de apărare împotriva incendiilor întocmite de aceasta și aprobat de conducerea Administrației.

6.6. Persoanele fizice sau juridice care-și desfășoară activitatea sau utilizează serviciile canalului, precum și navele ancorate în porturi sau cele aflate în marș, sunt obligate să respecte în orice împrejurare normele de prevenire și stingere a incendiilor și să nu prejudicieze prin deciziile și faptele lor viața, bunurile și mediul.

6.7. Mijloacele de stins incendii trebuie să fie funcționale și ușor accesibile.

6.8. Orice persoană care observă un incendiu are obligația ca prin orice mijloc, să anunțe Dispeceratul Central Zonal al CN - A.C.N. și pompierii militari și trebuie să ia măsuri, pentru limitarea și stingerea incendiului.

6.9. Orice agent economic aflat în zonă este obligat să permită accesul pompierilor și persoanelor care efectuează intervenția, salvarea și acordarea primului ajutor în zona afectată, precum și la sursele de apă și să pună la dispoziție mijloacele materiale proprii, pentru salvare, stingere și limitare a efectelor incendiului.

6.10. Orice început de incendiu la bordul unei nave sau în apropierea acesteia se anunță imediat la Dispeceratul Central al Administrației, prin radio, iar în zonă, prin semnale sonore.

6.11. Comandantul navei/convoifului este obligat să ia toate măsurile necesare pentru stingerea incendiului, depărtarea de dană și să se conformeze tuturor ordinelor și dispozițiilor primite de la Capitaniile porturilor sau de la Comandamentul de apărare împotriva incendiului.

6.12. Comandanții navelor/convoaielor aflate în zonă au obligația ca, la solicitarea Dispeceratului Central/Zonal de navigație, să intervină cu mijloacele proprii din dotare pentru stingerea unui eventual incendiu apărut la navele aflate în tranzit pe canalul navigabil sau în porturile acestuia.

6.13. În contractele încheiate de Administrație cu persoane fizice sau juridice în vederea exploatarei unor uvraje sau părți de obiect sau a unor folosințe, vor fi prevăzute răspunderile ce revin fiecărei părți privind apărarea împotriva incendiilor ce revin fiecărei părți.

6.14. Acțiunile coordonate și măsurile corespunzătoare se precizează în contractul încheiat și în planurile de intervenție ale fiecărui titular de contract și vor fi aduse la cunoștința unităților teritoriale de pompieri militari.

6.15. CN - A.C.N. are în dotare o mașină de pompieri, garată în remiza de la Agigea. Compania Națională – Administrația Canalelor Navigabile – SA Constanța va studia posibilitatea dotării/reactivării și altor mijloace PSI sau va încheia contracte de intervenție, în caz de necesitate, cu unități specializate autorizate.

6.16. CN - A.C.N. va elabora programe anuale privind întreținerea și repararea mijloacelor existente, precum și dotarea cu noi mijloace pentru prevenirea și stingerea incendiilor. Sumele necesare vor fi prevăzute în bugetul de venituri și cheltuieli ale CN - A.C.N.

6.17. CN - A.C.N. va menține degajate și în stare de circulație toate accesele la obiectivele/uvrajele canalului, precum și drumurile de exploatare, întreținere și intervenții de urgență din lungul căii navigabile pentru a permite accesul nestingherit al pompierilor, a mijloacelor de stins incendii și a personalului propriu, autorizat să participe, la astfel de acțiuni.

6.18. La fiecare ecluză este prevăzut un sistem de instalații pentru stingerea incendiilor care pot să apară la instalațiile ecluzei sau la bordul unei nave aflate în curs de ecluzare.

6.19. Pentru a preveni declanșarea unor incendii și a limita propagarea lor, pentru fiecare încăpere vor fi întocmite instrucțiuni speciale privind organizarea activității de apărare împotriva incendiilor, pe baza normelor generale și departamentale P.S.I. în vigoare.

În mod special vor fi avute în vedere încăperile de la ecluze unde pericolul declanșării incendiilor este crescut și anume:

- stațiile pompelor de ulei;
- stațiile, celulele și camerele de automatizare;
- stațiile trafo;
- camere acumulative;
- poduri și galerii de cabluri electrice.

PARTEA a II-a

EXPLOATAREA ȘI ÎNTREȚINEREA LUCRĂRILOR CANALULUI

CAP. 7. CANALUL NAVIGABIL. VĂILE AFLUENTE

7.1. (1) Caracteristicile geometrice ale traseului căii navigabile sunt prezentate în anexa 3. Aceste caracteristici permit ca navigația convoaielor formate din barje având capacitatea fiecare de 3.000 tone, în formație „filă dublă dană triplă” și a navelor fluvio-maritime cu dimensiunile de gabarit precizate în cap. 2, să se poată desfășura pe canal în ambele sensuri simultan.

(2) În exploatarea curentă navigația este folosința prioritară și se desfășoară potrivit celor precizate la cap. 2 din prezentul regulament.

7.2. (1) Apa din bieful I (între Dunăre și ecluza Cernavodă) are același regim de niveluri și aceeași calitate ca cel al apei fluviului, cu care se află în legătură directă.

(2) Apa în bieful II al canalului (între ecluzele de la Cernavodă și de la Agigea) provine din următoarele surse:

- debitele deversate de văile afluate și apa din precipitațiile căzute în bazinul hidrografic al canalului;
- exfiltrații ale apelor subterane, mare parte din lungimea acestui bief (peste 20 km) fiind realizat cu excavații având adâncimea de 25 – 70 m, care au interceptat 2 niveluri ale apelor subterane;
- apa pompată de către stațiile de pompare amplasate în lungul căii navigabile pe Valea Carasu, care evacuează în canal apa de pe suprafețele joase, aflate de regulă sub nivelul mediu al apelor Dunării;
- apa de răcire evacuată de la CNE Cernavodă prin hidrocentrala de pe canalul de restituție, în situația când aceasta nu afectează folosințele canalului;
- apa epurată mecanic și biologic provenită de la stațiile de epurare de la Medgidia și Poarta Albă;
- apa pompată din bieful I / Dunăre, prin stația complexă de pompare de la Cernavoda, care completează celelalte surse și menține nivelul normal de retenție la cota medie de +7,50 mrMB.

(3) În bieful III, apa are același regim de niveluri/calitate ca cel al apei din bazinul fluvio-maritim al portului Constanța.

7.3. Exploatarea canalului poate fi afectată defavorabil de următoarele evenimente/situații:

- ceața produsă în condiții naturale sau ceața formată prin descărcarea de apă caldă provenită de la răcirea grupurilor CNE Cernavodă;
- temperaturile scăzute ale aerului, când echipamentele ecluzelor nu mai funcționează corespunzător (în general sub –120C);
- formarea podurilor de gheață pe Dunăre și/sau pe canal;

- viteze ale vântului mai mari de 14 m/s;
- seceta prelungită care afectează nivelurile și debitele minime pe fluviu sau pe canalul navigabil;
- temperaturile ridicate ale apei canalului;
- viiturile mari pe Dunăre;
- poluarea accidentală a apei la racordarea cu Dunărea și/sau pe canal;
- producerea unor ploi generalizate sau parțial generalizate în bazinul hidrografic al canalului și formarea de viituri având caracter torențial, respectiv debite lichide și solide maxime;
- producerea unor alunecări de teren, în urma pierderii stabilității malurilor canalului, care ar putea avea ca efect obturarea șenalului navigabil;
- evenimente rezultate din desfășurarea navigației pe canal, soldate cu scufundarea/eșuarea sau avarierea unor nave sau convoaie, care pot duce la blocarea parțială sau totală a șenalului navigabil;
- dezvoltarea de vegetație stufoasă în secțiunea canalului, pe taluzurile interioare.

7.4. În situațiile prevăzute la punctul 7.3 CN - A.C.N. va lua măsurile precizate în cele ce urmează.

(1) La formarea ceței, dispeceratul CN - A.C.N. va cere dispeceratului C.N.E. întreruperea imediată a descărcării apei calde de la CNE, urmând ca, în continuare, apa de răcire să fie deversată numai în Dunăre, prin Valea Seimeni.

În mod similar va interveni CN – ACN în situația unei poluări radioactive sau atunci când temperatura apei depășește pragul de 25°C și deci, nu mai poate fi utilizată pentru irigații.

(2) În cazul temperaturilor scăzute, când echipamentele ecluzelor nu mai funcționează normal, respectiv în situația podurilor de gheață formate pe canal și/sau pe Dunăre, precum și în cazul poluării accidentale, navigația pe canal se întrerupe și se procedează conform prevederilor de la cap. 13 din prezentul regulament.

(3) Dacă nivelul apei în canal, respectiv debitul este afectat de secetă prelungită, sau când temperatura apei canalului, măsurată în zona km 55 (km 9), depășește 25°C, Administrația Canalelor Navigabile va înștiința beneficiarii de folosințe privind situația intervenită și va opri/restricționa livrările de apă pentru irigații sau alte folosințe. Împreună cu unitățile interesate CN - A.C.N. va dispune măsurile ce se impun pentru revenirea la situația normală de exploatare.

(4) La producerea unor ploi generalizate în bazinul hidrografic al canalului, cu viituri mari și creșterea nivelului apei în bieful II către nivelul maxim de exploatare, se va proceda după cum urmează:

- dacă nivelul apei în bieful 2 al canalului depășește cota +8,00 mrMB, Dispeceratul Central al CN – ACN va cere dispeceratului CNE Cernavodă întreruperea oricărei deversări ale apelor de răcire în bieful 2 al canalului, urmând ca, în continuare această apă să fie deversată în Dunăre prin Valea Seimeni;
- când apa în acest bief depășește cota +8,00 mrMB dispeceratul CN - A.C.N. dispune reducerea vitezei de navigație pentru convoaiele/navele aflate în marș pe canal și ia măsuri pentru intrarea în funcțiune a sistemului de evacuare ape mari de la ecluzele Agigea;
- la depășirea cotei +8,50 mrMB navigația va fi oprită, iar canalul preia, cu prioritate, funcția de evacuator de ape mari.

Procedurile de urmat în cazul apelor mari sunt cele prevăzute în Regulamentul pentru gospodărirea cantitativă și calitativă a apelor Canalului Dunăre-Marea Neagră.

7.5. (1) În cazul executării unor lucrări de întreținere/refacere pe canalul navigabil sau la uvrajele acestuia, nivelul apei în bieful II al canalului poate fi coborât de către CN – ACN până la cota +6,00 mrMB. Despre această situație Administrația va înștiința beneficiarii de folosințe.

(2) Pentru asigurarea stabilității lucrărilor de protecție, susținere și apărare, prevăzute pe secțiunea udată a canalului, coborârea nivelului apei din bieful II de la cota +7,00 mrMB la cota +6,00 mrMB se face treptat, cu viteza de coborâre de cel mult 4 cm/oră.

7.6. În cazul unor evenimente rezultate din desfășurarea navigației pe canal cu afectarea sub orice formă a condițiilor normale de navigație, sau obturarea, fie și numai parțială a secțiunii șenalului navigabil datorită producerii unor alunecări de teren, a prăbușirii unor maluri, ziduri sau mase de pământ, se procedează la oprirea navigației pe canal, deplasarea grupei tehnice a CN - A.C.N. la fața locului pentru evaluarea situației și a consecințelor, precum și măsuri pentru degajarea șenalului și reluarea navigației.

7.7. CN - A.C.N. va lua măsuri pentru curățirea și îndepărtarea vegetației stufile și tăierea arbuștilor de pe taluzurile interioare. Vor fi, de asemenea, tăiați și îndepărtați toți arbuștii crescuți în spatele zidurilor de sprijin sau al digurilor canalului navigabil.

7.8. (1) La canalul navigabil sunt racordate 22 văi afluențe. Poziția racordurilor acestor văi la canalul navigabil și debitele deversate sunt arătate în anexa 4.

(2) Pe văile afluențe au fost proiectate lucrări și alocate fonduri prin Decretul nr. 300/1978 pentru realizarea măsurilor necesare care să conducă la diminuarea debitului deversat în bieful II al canalului și la reținerea debitului solid (planșa 6).

Menționăm însă că, amenajările prevăzute în sarcina Companiei Naționale „Apele Române” nu au fost realizate în totalitate, iar cele realizate nu au fost întreținute în mod corespunzător de către Direcția de Ape Dobrogea – Litoral.

(3) Racordarea văilor afluențe la canal au fost realizate în cadrul investiției CDMN astfel încât vitezele transversale ale curentului de apă să fie mai mici de 0,3 m/s pentru a nu abate de la cursul său convoiul care se deplasează pe canal.

(4) CN – ACN va solicita ca Direcția Ape Dobrogea – Litoral să verifice anual modul de funcționare a lucrărilor prevăzute / realizate pe văile afluențe.

7.9. (1) Potrivit studiilor întocmite, volumul materialului solid provenit din apa Dunării ce se depune în secțiunea șenalului este apreciat a fi în medie de:

- - 35.000 mc/an. Acest debit solid se depune în cea mai mare parte pe primii 500 ...1000 m de la desprinderea canalului din Dunăre;
- 2000 ... 3000 mc/an/km pe următorii 15 km de canal.

(2) CN - A.C.N. va efectua periodic măsurători hidrografice, va verifica secțiunea canalului, respectiv șenalul navigabil la desprinderea din Dunăre, precum și pe tot traseul canalului, inclusiv pe zonele de racordare a văilor afluențe la canal. CN - A.C.N. va organiza, de asemenea, evidența depunerilor și se va îngriji de întocmirea documentațiilor tehnice și economice pentru executarea dragajelor corespunzătoare.

(3) Verificările / măsurătorile vor fi executate după fiecare viitură importantă și cel puțin o dată pe an.

7.10. La execuția dragajului pe calea navigabilă se vor respecta următoarele condiții:

- distanța pe orizontală până la care se poate apropia draga sau orice alt utilaj plutitor față de zidurile de sprijin ce delimitează secțiunea udată sau față de pereul de pe taluzuri este de 3,00 m, iar dragajul nu poate fi făcut la o distanță mai mică de 2,00 m de fundația zidului de sprijin sau de 1,50 m față de taluzul prismului de stabilitate de la piciorul taluzului secțiunii udate a canalului;
- dragajul pe adâncime se face până la nivelul fundului canalului (+0,50 mrMB), toleranțele maxime admise fiind de ± 20 cm.

7.11. CN - A.C.N. asigură întreținerea și exploatarea canalului navigabil astfel încât pe întreaga sa lungime secțiunea proiectată a acestuia să fie liberă, iar navigația să se poată desfășura fără nici un impediment.

7.12. Lucrările pentru întreținerea canalului navigabil, respectiv pentru menținerea secțiunii canalului la cotele proiectate, precum și a amenajărilor realizate pentru racordarea văilor afluențe în stare normală de funcționare, vor fi programate și executate astfel încât, grosimea aluviunilor depuse în șenal sau pe zonele de racord a văilor afluențe să nu depășească grosimea de 1,00 m max. 1,25 m față cotele din proiect.

7.13. Orice obstacol aflat pe secțiunea canalului va fi semnalizat potrivit reglementărilor în vigoare.

7.14. Se interzice accesul navelor/convoaielor de barje pe canal dacă pe șenalul navigabil nu sunt asigurate adâncimile necesare. Aceste adâncimi trebuie să fie mai mari decât pescajul maxim admis cu cel puțin 1,00 m.

7.15. (1) Staționarea/ancorarea navelor, a barjelor sau a altor ambarcațiuni pe canal, este permisă numai în porturile canalului. Se precizează, de asemenea că, în lungul canalului sau în avanporturile ecluzelor nu sunt permise operațiuni de încărcare/descărcare.

(2) În mod excepțional, este acceptată staționarea/ancorarea navelor, barjelor sau a altor ambarcațiuni, în alte puncte decât porturile canalului, numai în situațiile și condițiile excepționale prevăzute în partea a III-a, cap. 13 a prezentului regulament.

7.16. Urmărirea comportării în timp, în exploatare, a căii navigabile se asigură de către CN - A.C.N. prin vizualizare, inspecții și măsurători periodice, cu localizarea precisă a defecțiunilor și degradărilor constatate și consemnarea stării de fapt în rapoarte și/sau fișe semestriale, care vor cuprinde și măsuri propuse spre a fi luate pentru asigurarea viabilității căii navigabile și exploatarea ei la parametrii optimi.

CAP. 8. PROTECȚII, CONSOLIDĂRI, APĂRĂRI PE TALUZURI

8.1. (1) Stabilitatea secțiunii canalului este asigurată prin lucrări de apărare/protecție realizate pe taluzurile interioare

(2) Soluțiile constructive realizate pentru apărarea/protecția taluzurilor pe secțiunea udată a canalului au fost adoptate ținându-se seama de stabilitatea acestora, de solicitările la care aceste apărări sunt supuse pe timpul exploatarei obiectivului, de nivelul apei în canal pe timpul execuției lucrărilor.

(3) Pe Valea Carasu, pe taluzurile cu înclinarea 1:4,5 ... 1:3,5 până la cota +5,00 mrMB, au fost realizate apărări permeabile elastice astfel:

- cu saltele de fascine lestate cu piatră brută având grosimea totală de 60 cm; soluția a fost aplicată în prezența apei în canal;
- în situația executării lucrărilor „la uscat”, soluția constructivă realizată este saltea de cauciucuri auto uzate umplute cu piatră spartă (25 – 63 mm), acoperite cu piatră brută (12 – 25 cm/buc) – grosimea totală de 60 cm.

La cota +5,00 mrMB soluțiile constructive cu saltele flexibile au fost prevăzute la partea superioară cu grindă din beton, iar pe zonele cu stabilitate redusă, sub cota +0,50 mrMB, a fost realizat un prism din piatră brută.

(4) Pe taluzurile 1 : 4,5 1:3,5, între cotele +5,50 și 9,00 mrMB (zona de acțiune a valurilor) apărările/ protecțiile au fost realizate „la uscat”, fiind alcătuite din piatră brută (30 ... 60 cm/buc), așezată pe filtru invers (4 straturi de agregate minerale a 15 cm grosime fiecare). Spațiile libere/ rosturile dintre piatra brută au fost colmatate cu mortar asfaltic având

barbacane (spații necolmatate cu dimensiunea în plan 1,0 x 1,0 m situate la distanța de 3,0 ... 4,0 m). Grosimea totală a apărării pe zona de acțiune a valurilor este de 1,20 m.

(5) Pe sectoare limitate, de pe Valea Carasu, unde în excavațiile realizate cu taluzuri 1:3, au fost întâlnite calcare fisurate, degradate (sectorul km 35+710 -39+710, respectiv kilometraj de proiectare/ execuție 24+700 – 28+700), pe zona de acțiune a valurilor (între cotele +5,00 și +9,00 mrMB) a fost aplicată o soluție constructivă care prevede turnarea unei protecții din beton simplu de 30 cm grosime, peste care a fost așezat, în mortar de ciment (M 100), un pereu din piatră brută (25 – 40 cm/buc). Grosimea totală a acestei apărări este de 70 cm.

(6) În bieful II, între cotele +9,00 și +10,28 mrMB a fost realizată apărare de tip ușor: caroaie cu elemente din beton cu lungimea de 1,0 m, spațiul dintre caroaie fiind umplut cu pământ vegetal însămânțat.

(7) În traversarea orașului Medgidia (km 39+570 – 40+515, respectiv în cazul kilometrajului folosit la proiectare/ execuție km 23+895 – 24+840), calea navigabilă a fost realizată cu secțiune dreptunghiulară. Soluția a fost adoptată din necesitatea protejării zonei construite, dar și datorită caracteristicilor total nefavorabile ale pământurilor întâlnite în excavații.

Pe malul stâng, pentru susținere au fost realizate chesoane deschise, umplute cu piatră spartă, introduse până la cota -4,75 mrMB, iar pe malul drept pereți mulați din beton armat până la cota -10,00 mrMB.

(8) Pe zona de platou a canalului, începând de la portul Basarabi până la ecluza Agigea (între km 1+912 și km 25+085, respectiv kilometraj de proiectare/ execuție km 02+498 ... 39+325), secțiunea udată a canalului este dreptunghiulară, realizată între ziduri din beton cu înălțimea de 9,00 m, soluțiile constructive fiind:

- ziduri de sprijin de greutate pentru situația când secțiunea udată a canalului este realizată în pământuri și crete puternic fisurate/degradate;
- ziduri de sprijin normale pentru secțiuni udate realizate în crete și calcare fisurate;
- ziduri de căptușire pentru secțiuni udate realizate în crete și calcare compacte.

(9) Pe tronsoane limitate au fost prevăzute/realizate soluții constructive speciale, impuse de instabilitatea unor zone astfel:

- pe zona km 60+525 km 63+010 (respectiv kilometraj de proiectare / execuție 1+400 3+885), unde realizarea secțiunii canalului către malul drept a necesitat excavații la piciorul versantului pe care este amplasată calea ferată București – Constanța, secțiunea canalului, către malul drept, a fost obținută prin realizarea unui masiv din piatră brută, executat pe măsura înaintării excavațiilor;
- pe zona km 0+860 – km 1+500 (kilometraj de proiectare / execuție 62+910 ... 63+550), în traversarea lacului Agigea, digurile canalului au fost construite din piatră brută pe saltea de fascine. În spatele digurilor au fost realizate umpluturi cu material dragat din secțiunea canalului

8.2. Factorii care influențează comportarea în exploatare a lucrărilor de protecție, apărare și consolidare, sunt:

- acțiunea forțelor hidrodinamice care se manifestă în urma depresionării pânzei de apă subterană;
- scăderea bruscă a nivelului apei din canal;
- acțiunea valurilor produse de vânt și de circulația navelor și convoaielor cu viteze mai decât cele luate în considerare (8 – 9 km/h);
- acțiunea fenomenelor hidraulice generate de navele și convoaiele aflate în mișcare, cum sunt jetul elicei și curentul invers, ce acționează asupra fundului și taluzurilor și valurile care acționează asupra taluzurilor.

- acțiunile mecanice directe produse de nave, convoaie sau sloiuri prin izbiri, pod de gheață, precum și ancorajul navelor.

8.3. Ținând seama de precizările făcute la punctul 8.2, se interzice:

- scăderea bruscă a nivelului apei în bieful II al canalului sau golirea acestuia cu o viteză mai mare de 4 cm/oră;
- depășirea nivelurilor, debitelor și adâncimilor apei în bieful II al canalului, față de prevederile de la punctul 2.6 al prezentului regulament;
- depășirea vitezei de naigație peste limitele precizate în cele ce urmează:
 - maxim 12 km/h pentru orice tip de navă;
 - maxim 10 km/h pentru barjele/convoaiele neîncărcate;
 - maxim 9 km/h pentru barjele/convoaiele încărcate sau navele fluvio-maritime;
- umplerea și golirea ecluzelor într-un timp mai scurt decât cel prevăzut în documentația de exploatare existentă la fiecare ecluză;
- ancorarea navelor / convoaielor în alte poziții și / sau ancorarea/acostarea lor cu alte mijloace decât cele prevăzute de regulamentul de navigație;

8.4. (1) Lucrările de protecție, apărare și consolidare necesită o urmărire permanentă. Deteriorarea taluzurilor are consecințe negative importante, privind stabilitatea secțiunii canalului.

(2) CN - A.C.N. va acționa hotărât împotriva celor ce produc dislocări ale pietrei brute din sistemul de protecție și apărare a taluzurilor, precum și împotriva celor ce sustrag piatra brută din lucrările de susținere, consolidare sau protecție realizate pe taluzuri.

(3) CN - A.C.N. are obligația să urmărească starea tehnică și comportarea lucrărilor de protecție/ apărare /consolidare a taluzurilor canalului, să delimiteze zonele pe care se constată degradări, distrugeri sau avarii, să determine cauzele acestora și să ia măsuri pentru consolidarea/refacerea zonelor afectate.

8.5. Principalele cauze ale degradărilor constatate sunt arătate în cele ce urmează:

- distrugeri și degradări provocate prin sustragerea pietrei brute din apărările realizate pe taluzuri;
- scoaterea/desfacerea pietrei brute de către pescari în scopul realizării unor improvizatii (scaune, trepte, reazeme);
- desfacerea/distrugerea gabioanelor (sustragerea plasei, a carcasi din fier beton, a pietrei brute din gabioane);
- calamități naturale provocate de ploi torențiale intense;
- nefinalizarea/întreținerea necorespunzătoare a lucrărilor proiectate inițial (cavalieri, șanțuri și rigole, drenuri, descărcători de ape, desecări, protecții pe taluzuri, plantații, înierbări, lucrări pentru colectarea și dirijarea apelor de suprafață.

8.6. Pentru asigurarea condițiilor normale de exploatare a Canalului Dunăre-Marea Neagră și menținerea stării de viabilitate a lucrărilor de protecție/ apărare /consolidare executate, este necesar să se ia următoarele măsuri:

- întreținerea platformei de la cota +10,0 mrMB și asigurarea continuității și viabilității drumului de exploatare, întreținere și intervenții de urgență, a rigolei ranforsate, precum și a podețelor de descărcare în canal;
- finalizarea / întreținerea protecției taluzurilor realizate în crete și calcare friabile intercalate cu nisipuri, pe zonele rămase neprotejate între cotele +10,0 și + 22,0 mrMB/34,0 mrMB;
- întreținerea/repararea protecției zidurilor din casete sau/și din elemente prefabricate din beton armat tip cadru, refacerea umpluturii din piatră spartă și amenajarea închiderilor din beton prevăzută la partea superioară, inclusiv racordarea la versant;

- finalizarea tuturor lucrărilor de racordare a văilor afluențe la canal și execuția lucrărilor care să permită accesul apei în canal;
- drenarea, captarea, scurgerea și descărcarea exfiltrațiilor de pe taluzurile de deasupra cotei +10,0 mrMB;
- realizarea lucrărilor de consolidare și susținere a taluzurilor pe zonele instabile, în special cele constituite din argile roșii, deasupra cotei +22,0 mrMB;
- continuarea plantării taluzurilor cu vegetație de protecție, înierbarea suprafețelor protejate cu loess și revenirea periodică pe suprafețele neacoperite de plantațiile și înierbările realizate anterior;
- execuția cavalierilor și captarea apelor de la marginea amprizei;
- refacerea descărcătorilor rupți și finalizarea tuturor descărcătorilor de pe taluzuri astfel încât apa să se scurgă pe taluzuri numai prin rigolele, șanțurile și descărcătorii prevăzuți.

8.7. (1) Se va acorda o atenție deosebită supravegherii și întreținerii lucrărilor pentru decolmatarea și evacuarea apelor (drenuri, rigole, șanțuri, podețe) de pe platforma de cotă +10,0 mrMB, de pe taluzuri și de la marginea amprizei.

(2) CN - A.C.N. va îndepărta periodic vegetația acvatică (stufărișul) crescută pe taluzuri, precum și arbuștii din spatele zidurilor de sprijin.

8.8. (1) CN - A.C.N. va organiza evidența comportării lucrărilor de apărări, protecții, consolidări taluzuri și va întocmi programul de reparații și intervenții pentru remedierea degradărilor apărute și prevenirea extinderii acestor degradări. De asemenea, va acționa pentru finalizarea lucrărilor rămase de executat din proiectele aprobate anterior.

(2) CN - A.C.N. va urmări, de asemenea, variația nivelurilor apei subterane pe zona de platou prin sistemul de puțuri piezometrice existente pentru prevenirea unor fenomene de pierdere a stabilității taluzurilor pe zonele de debleu.

CAP. 9. NODURI HIDROTEHNICE, ECLUZE

9.1. (1) Necesitatea racordării canalului cu Dunărea și cu portul maritim Constanța, în condițiile unui regim controlat de debite și niveluri în bieful II al căii navigabile, determină existența celor două noduri hidrotehnice de la Cernavodă și de la Agigea.

(2) Obiectele/uvrajele din la Nodul Hidrotehnic Cernavodă care condiționează funcționarea canalului sunt:

- ecluzele duble având amplasamentul și dimensiunile precizate la cap. 2, punctul 2.8, cu porturile de așteptare aferente, amonte și aval;
- stația de pompare complexă având caracteristicile menționate la cap. 2, punctul 2.10;
- stăvilarul aflat pe canalul de derivație, în imediata apropiere a stației de pompare.

(3) Obiectele/uvrajele din Nodul Hidrotehnic Agigea care, de asemenea, condiționează funcționarea canalului sunt:

- ecluzele duble având dimensiunile menționate la cap. 2, punctul 2.8, cu porturile de așteptare aferente; ecluzele de la Agigea au în plus, față de cele de la Cernavodă, instalațiile din zona capului aval, pentru prevenirea salinizării apei din bieful II al canalului navigabil;
- galeriile și instalațiile aferente pentru evacuarea apelor mari din bieful II;
- microhidrocentralele din zona capului amonte al ecluzelor.

9.2. (1) Soluțiile constructive ale ecluzelor de la Cernavodă și de la Agigea sunt prezentate schematic în planșele nr. 7 și nr. 8, precum și în anexa 5.

(2) Alimentarea cu apă a sasurilor ecluzelor este asigurată prin galerii astfel:

- la ecluza Cernavodă alimentarea se face din bieful I al căii navigabile, atunci când nivelul fluviului în secțiunea respectivă, este superior nivelului din bieful II al canalului, fie din bieful II, atunci când nivelul apei în bieful I este inferior celui din bieful II (+7,50 mrMB);
- la ecluzele Agigea, alimentarea cu apă se face totdeauna din bieful II al căii navigabile.

9.3. (1) Caracteristicile ecluzelor sunt cele prezentate în tabelul următor.

Specificație	Ecluza Cernavodă	Ecluza Agigea	
1	2	3	
Lungimea totală (m)	402	402	
Lungimea utilă a sasului (m)	310	310	
Lățimea utilă a sasului (m)	25	25	
Cota coronament (mrMB)	+17	+11	
Cota radier sas	-1,5	-7,5	
Adâncimi ale apei (m):			
• amonte	minim maxim	4,5 12,0	7,0 8,5
• aval	minim în exploatare curentă minim excepțional maxim	7,0 6,5 8,5	7,0 6,5 8,5

(2) Pe timpul ecluzării, convoaiele de barje/navele sunt legate la bolarzii plutitori montați în nișele special practicate în bajoaierele ecluzelor.

(3) Ecluzele de la Agigea sunt dotate cu instalații speciale de aer comprimat prin care, la capul aval, sunt create perdele dense de aer care îngreunează/opresc accesul apei sărate, de mare, în sasul ecluzei.

(4) Comenzile pentru funcționarea echipamentelor pot fi date atât din camera de comandă din turnul de control, din camerele de automatizări aferente fiecărui cap de ecluză, sau de la cutiile locale ale fiecărui echipament în parte.

9.4. (1) Porturile de așteptare adiacente ecluzelor, sunt alcătuite din danele de acostare, construcțiile de dirijare și din molul central. Ele sunt destinate staționării navelor/convoaielor aflate în așteptarea operațiunilor de ecluzare sau pentru efectuarea unor intervenții tehnice decise de dispeceratul zonal aferent sau de șeful ecluzei, precum și pentru a se asigura intrarea navelor/convoaielor în ecluze (planșele nr.9 și nr.10, precum și anexa 6). La aceste dane se interzice efectuarea unor operațiuni de încărcare / descărcare

(2) Caracteristicile constructive ale porturilor de așteptare sunt prezentate în tabelul următor.

Caracteristici	Porturile de așteptare la ecluza			
	Cernavodă		Agigea	
	amonte	aval	amonte	aval
Lungimea construcțiilor de acostare				
- pe stânga (m)	700	800	800	400
- pe dreapta (m)	800	400	800	400
Lungimea construcțiilor de dirijare la intrarea în ecluze	220	220	220	220
Cota coronamentului (mrMB)	13,0	10,0	10,0	2,0
Niveluri				
- minime (mrMB)	+3,0	+7,0	+7,0	-1,10
- maxime (mrMB)	+12,0	+8,5	+8,5	+0,5

(3) Toate comenzile privind operațiile legate de exploatarea porturilor de așteptare se dau de către operatorul aflat la pupitru de comandă din turnul ecluzelor.

(4) Apropierea navelor / convoaielor de construcțiile de acostare se face paralel cu acestea spre a nu fi deteriorate.

9.5. În mod normal fiecare ecluză funcționează 300 zile/an, iar 65 zile/an sunt destinate reviziilor și intervențiilor periodice planificate.

9.6. (1) Ecluzele pot funcționa simultan și anume una funcționează în sens amonte-aval, cealaltă în sens aval-amonte. Se va evita ca ambele sasuri să fie pline cu apă la cota maximă în același timp. Ele pot funcționa și în același sens cu diferență de cel puțin 10 minute.

(2) În timpul ecluzării, convoaiele/navele se leagă la bolarzii plutitori care sunt montați în nișe special practicate în bajoaierele sasului.

(3) Durata de ecluzare a unui convoi este în medie de cca. 65 min., funcție de mărimea acestuia și puterea împingătorului.

9.7. Personalul de exploatare și întreținere trebuie să fie bine pregătit profesional și să cunoască foarte bine condițiile de funcționare a echipamentelor.

9.8. Personalul însărcinat cu exploatarea și întreținerea ecluzelor urmărește:

- regimul nivelurilor apelor mari și foarte mari ca urmare a producerii precipitațiilor în bazinul hidrografic al Canalului Dunăre-Marea Neagră;
- regimul de temperaturi scăzute sub -12°C ;
- să semnaleze și să dispună măsuri atunci când observă că circulația navelor/convoaielor se face fără respectarea condițiilor impuse de regulamentul de navigație;
- regimul vânturilor cu viteze mai mari de 10 m/s;
- regimul de pornire și de oprire bruscă a centralelor hidroelectrice (la ecluzele de la Agigea);
- acțiunea corozivă a apei și mediului din zona Mării Negre;
- interzicerea prezenței a unor vizitatori și/sau a unor vehicule fără aprobarea conducerii CN - A.C.N. și fără verificările corespunzătoare.

9.9. (1) În timpul exploatării, toate aparatele de măsură și control cu care au fost dotate ecluzele vor fi ținute sub regim special de urmărire și înregistrare potrivit prevederilor specificate în documentația tehnică.

(2) Aparatele de măsură și control, precum și parametri supuși urmăririi / supravegherii în timpul exploatării sunt:

- dispozitivele hidrometrice - pentru subpresiune, presiunea totală și împingerea activă a umpluturilor
- rocmetrii și reperi de nivelment - pentru umflarea, decompimarea și tasarea rocilor de fundație
- mărcile pe taluzuri, pendulele inverse și pilaștrii de aliniament - pentru deplasări orizontale ale taluzurilor și construcțiilor
- teledilatometrele DGC - pentru deformații relative între elementele de construcții
- extensometrele tip F 4 - pentru deformații specifice liniare la betoane
- dinamometrele DT - pentru eforturi unitare în armături
- teletermometrele STR - pentru exotermia betoanelor

(3) CN - A.C.N. va pune la dispoziția personalului însărcinat cu exploatarea și întreținerea ecluzelor scheme cu poziția aparatelor de măsură și control, modele ale fișelor de înregistrare și de calcul, limitele admise și frecvența înregistrărilor și va asigura instruirea acestui personal.

9.10. În exploatarea ecluzelor se va ține seama de următoarele interdicții:

- ecluzele nu vor funcționa pentru navigație pe timpul cât în canal se descarcă ape provenite din bazinul hidrografic în urma unor ploi abundente, dacă nivelul apei în bieful II depășește cota +8,00 mrMB;
- porțile ecluzelor din capul amonte și aval, în nici o situație, nu vor fi deschise în același timp, iar apele dintr-un bief în altul nu vor fi evacuate prin deschiderea ambelor porți;
- este interzis să se facă operațiuni de ecluzare “în același sens” cu ecluzele gemene de la Cernavodă sau de la Agigea, operațiunea se poate face numai cu o decalare de cel puțin 10 minute;
- nu se admite revizia tehnică simultană a celor două ecluze; revizia se va face astfel încât o ecluză să fie permanent în funcțiune; perioada de revizie nu va fi programată în timpul apelor mari;
- nu se admite accesul în spațiul împrejmuit de la ecluze pentru persoane sau vehicule neautorizate;
- în ecluze și în porturile de așteptare de la ecluze nu sunt permise operațiuni de încărcare-descărcare mărfuri și nici preluarea, sau coborârea unor persoane de pe nave;
- este interzisă lăsarea la apă a lanțurilor ancorelor sau parâmelor în timpul ecluzării;
- la fiecare legătură de la navă la bolarzii ecluzei se va afla permanent câte un membru al echipajului, care în cazul blocării bolardului va da drumul la legătură;
- comandanții navelor/convoaielor sunt obligați să execute toate dispozițiile date de operatorul de ecluză privind ordinea și modul de intrare în ecluză

9.11. (1) La nodul hidrotehnic Agigea, adiacent ecluzelor, sunt realizate două galerii de evacuare a apelor mari din bazinul hidrografic, prevăzute în amonte, fiecare din ele, cu câte o baterie din 4 sifoane (planșa 11 și anexa 7).

(2) Fiecare din cele două galerii sunt dimensionate pentru 150 ... 190 m³/s, după cum funcționează în regim liber sau regim forțat.

(3) Modul de funcționare a galeriilor de evacuare a apelor mari este prezentat în Regulamentul pentru gospodărirea calitativă și cantitativă a apelor pentru Canalul Dunăre-Marea Neagră.

9.12. La niveluri pe Dunăre sub cota +7,50 mrMB, apa necesară pentru menținerea nivelului apei în bieful II al canalului la cotele +7,00 ... +7,50 mrMB se asigură prin stația complexă de pompare de la Cernavodă și/sau cu apa de răcire deversată de la CHE Cernavodă prin hidrocentrala construită pe canalul de restituție, ale apei folosite pentru răcirea unităților nuclear – electrice. Funcționarea acestei centrale hidroelectrice și deversarea apei în bieful 2 al canalului poate fi admisă numai în condițiile precizate la cap.14.

(2) Construcția stației complexe de pompare de la Cernavodă, echipamentele și instalațiile aferente, precum și elemente generale privind funcționarea lor sunt prezentate în planșa 12 și anexa 8.

(3) La niveluri pe fluviu mai mari decât în bieful II al canalului, accesul apei necesare folosințelor este asigurat prin stăvilarul aflat în aceeași secțiune cu stația de pompare.

(4) Construcțiile, echiparea și modul de funcționare a stăvilarului sunt prevăzute în în planșa 13 și anexa 9.

CAP. 10. PORTURILE CANALULUI

10.1. (1) În planșa nr.14 este prezentat portul Medgidia, iar în planșa nr.15 portul Basarabi.

(2) Elementele tehnico-funcționale ale porturilor Medgidia și Basarabi de pe CDMN sunt prezentate în tabelul ce urmează.

Nr. crt.	Specificație	U M	Portul	
			Medgidia	Basarabi
0	1	2	3	4
1.	Acvatoriul portuar (suprafața)	m ²	190.000	140.000
2.	Dane pasageri (lungimea)	m	300	2 x 150
3.	Dane port industrial (lungimea)	m	1.340	3 x 320
4.	Dane port comercial (lungimea)	m	500	3 x 300
5.	Dană de buncheraj (lungimea)	m	120,33	100
6.	Gară fluvială (suprafață desf.)	m ²	1.456,89	1.163,6
0	1	2	3	4
7.	Anexă socială	m ²	302,70	274,3
8.	Drum de acces (lungimea)	km	1,210	2,29
9.	Platforme (suprafața)	m	166.600	37.200
10.	Magazii mărfuri generale (buc) (suprafața)	buc m ²	<u>2</u> 727 și 757	<u>2</u> 618 și 648
11.	Rețele apă/canal și stație pompe ape uzate			
12.	Rețele electrice și posturi trafo			

10.2. Portul Medgidia are o capacitate de trafic de 11,5 milioane tone/an, iar portul Basarabi 0,7 milioane tone/an.

10.3. (1) În ambele porturi ale Canalului Dunăre – Marea Neagră se desfășoară:

- activități comerciale și industriale;
- activități de transport pasageri;
- activități de așteptare, desfacere-refacere convoaie.

(2) Aceste activități sunt derulate de către agenți economici autorizați, prin concesiune, asociere, închiriere sau alte forme prevăzute de lege, pe bază de contracte perfectate cu CN - A.C.N.

(3) Se face precizarea că la danele de așteptare, precum și la cele de desfacere-refacere convoaie nu pot fi efectuate operațiuni de încărcare-descărcare-manipulare mărfuri.

(4) Construcțiile de acostare de la danele de așteptare nu pot fi izbite/acroșate sub nici o formă, de către navele/convoaiele ce efectuează manevre în zonă.

10.4. (1) CN - A.C.N. pune la dispoziția utilizatorilor, în mod nediscriminatoriu, infra, respectiv suprastructurile aflate în administrare, prin formele prevăzute de lege.

(2) În situația când utilizatorii nu folosesc respectivele infra/suprastructuri potrivit destinației prevăzute prin contracte, sau atunci când, prin activitatea desfășurată, sunt deteriorate construcțiile sau uvrajele canalului sau porturilor aferente, CN - A.C.N. va retrage utilizatorilor autorizația de folosință acordată.

10.5. Pentru activitățile desfășurate sau serviciile permise, utilizatorii sunt obligați să achite taxele corespunzătoare către Administrație, pe baza tarifelor legale.

10.6. La cheurile verticale lățimea zonei de operare este de 15 m, măsurată de la muchia coronamentului cheului dinspre apă.

Pe zona de operare sarcina maximă admisă este de 4 t/m².

În continuarea zonei de operare se află zona de stocare cu o lățime maximă de 15 m. Pe această zona sarcina maximă admisă este de 6 t/m².

10.7. Schimbarea destinației unor dane, cheiuri, platforme, față de proiectul inițial, precum și schimbarea tehnologiei de operare-depozitare poate fi făcută cu acordul expres dat de Administrație, pe baza avizului proiectantului general al canalului.

10.8. CN - A.C.N. asigură întreținerea, repararea și funcționarea infrastructurii și suprastructurii porturilor și a serviciilor portuare.

10.9. CN - A.C.N. are obligația semnalizării și balizării acvatoriului portuar și a șenalului de acces.

10.10. Orice avarii, degradări sau disfuncționalități provocate infrastructurilor, construcțiilor portuare, instalațiilor sau semnalizărilor vor fi comunicate Administrației de cei care le-au provocat, iar răspunderea pentru degradările și avariile provocate cade exclusiv în sarcina celor ce le-au produs, respectiv a persoanelor juridice cu care ca – A.C.N. are contact. Aceștia sunt obligați să suporte remedierea avariilor și toate daunele rezultate.

10.11. În interiorul porturilor sunt interzise:

- manevrele cu ancorele la apă, cu excepția manevrelor pe vânt puternic, pe baza avizului Dispeceratului Administrației;
- ancorarea în locurile semnalizate cu staționarea interzisă;
- executarea de lucrări sub apă sau alte lucrări care ar pune în pericol siguranța navigației și a construcțiilor hidrotehnice, fără avizul Administrației și fără supravegherea Căpitaniei portului;
- utilizarea semnalelor fonice în afara celor prevăzute de regulile de navigație.

10.12. În timpul staționării navelor în porturi sunt, de asemenea, interzise:

- scăldatul în acvatoriul portului;
- conectarea la rețelele electrice, telefonice, de apă și canalizare fără autorizarea Administrației;
- utilizarea sau introducerea la bordul navelor a armelor, munițiilor, materialelor explozive sau radioactive sau altor aparate militare;
- accesul persoanelor străine de echipaj, fără autorizație;
- aruncarea gunoaielor și deversarea apelor neepurate de la bord;
- instalarea în acvatoriu a sculelor și uneltelor de pescuit.

10.13. CN – ACN organizează activitățile de întreținere și reparare a infrastructurilor și suprastructurilor portuare executând aceste lucrări fie direct, fie prin intermediul unor agenți economici pe bază de contract. Proiectele de reparații, respectiv dezvoltare sau schimbare a folosinței, vor fi avizate de proiectantul general al canalului.

10.14. CN - A.C.N. are obligația de a efectua întreaga activitate de măsurători hidrografice în bazinul portuar și de a organiza evidența comportării cheiurilor, a danelor, a instalațiilor și a fiecărei construcții de pe platforma portului.

10.15. (1) Dragajul pentru asigurarea adâncimilor în acvatoriu și la dană se execută de către agenți economici pe baza unui proiect avizat de proiectantul general și aprobat de CN - ACN în condițiile prevăzute la cap. 1 pct. 1.12.

(2) Distanța până la care pot fi efectuate dragaje este de 2,0 m față de fundația cheiului de acostare sau 1,50 m față de linia exterioară a prismului de stabilitate prevăzut în proiectul inițial la baza taluzurilor secțiunii udate.

10.16. (1) CN - A.C.N. reglementează modalitățile de acces în acvatoriul porturilor și de circulație a navelor proprii, reglementează, de asemenea, sistemul de semnalizare și de circulație a autovehiculelor și persoanelor în incinta porturilor.

(2) Supravegherea modului cum sunt respectate aceste prevederi și aplicarea penalităților în cazul încălcării lor revine Poliției Portuare.

10.17. Expunerea unor reclame în incinta porturilor, indiferent de locul de amplasare se face numai cu avizul Administrației.

10.18. Contractele încheiate cu CN - A.C.N. vor conține și obligațiile agenților economici privind protecția mediului, stabilite conform legislației în vigoare, referitoare la:

- colectarea, tratarea, depozitarea, reciclarea deșeurilor rezultate din activitățile proprii;
- evacuarea apelor menajere uzate în rețeaua de canalizare portuară.
- salubritatea spațiului și teritoriului în care își desfășoară activitatea.

10.19. Este interzisă aruncarea în acvatoriul porturilor de obiecte sau materiale de orice fel. De asemenea, este interzisă evacuarea hidrocarburilor ori amestecurilor de hidrocarburi, a produselor chimice sau radioactive.

10.20. În cazul unor scurgeri de substanțe poluante în acvatoriul portului, comandantul navei/operatorul portuar sunt obligați să aducă la cunoștință imediat acest fapt Administrației și Căpitaniei, precum și circumstanțele în care acestea s-au produs și să ia toate măsurile posibile pentru oprirea acțiunii poluante. Deținătorii navei poluatoare, respectiv operatorul portuar ce a provocat poluarea sunt obligați să suporte cheltuieli cauzate de intervențiile CN - A.C.N. pentru lichidarea poluării, precum și eventualele daune aduse altor beneficiari de folosințe.

CAP. 11. DRUMURI ȘI PODURI

11.1. Funcționarea Canalului Dunăre – Marea Neagră la parametri aprobați cu toate folosințele sale implică existența unei rețele de drumuri de exploatare, întreținere și intervenții de urgență cu podurile aferente, care să permită accesul rapid și pe orice timp a mijloacelor tehnice și a personalului atât în lungul canalului cât și la obiectivele și uvrajele sale.

11.2. Rețeaua de drumuri aflate în exploatarea CN - ACN cuprinde:

- drumurile de exploatare, întreținere și intervenții de urgență de pe coronamentul digurilor canalului și de pe platforma de cotă +10,00 mrMB pe ambele maluri ale canalului;
- drumurile de la marginea amprizei de debleu, pe zona de platou a canalului, în lungul zonei de siguranță;
- drumurile de acces de la rețeaua drumurilor publice la drumurile de exploatare și de întreținere a canalului, precum și la obiectivele/uvrajele acestuia.

11.3. Caracteristicile drumurilor aflate în administrarea CN - ACN sunt prezentate în anexa nr. 10, iar în anexa nr. 11 sunt date caracteristicile constructive ale podurilor rutiere de pe aceste drumuri.

11.4. (1) Pe drumurile de exploatare, întreținere și intervenții de urgență, pe cele realizate pe taluzurile canalului pe zona de platou, precum și pe drumurile de acces la obiectivele/uvrajele canalului este interzisă circulația publică. Pe aceste drumuri pot circula numai mijloacele de transport, utilajele și personalul ce execută lucrări aferente căii navigabile, autorizate de către CN - A.C.N.

(2) Circulația pe drumurile precizate la alineatul precedent se face cu viteza maximă de 20 km/h, iar conducătorii auto vor fi instruiți de către conducătorii respectivelor servicii/unități de transport.

(3) În mod excepțional, pe drumurile la marginea zonei de siguranță, de pe zona de platou a canalului, pot circula cu permisiunea CN - ACN, vehicule auto și hipo ale persoanelor fizice și juridice ce dețin terenuri adiacente canalului. Accesul mijloacelor de transport aparținând altor deținători este permis numai cu autorizarea strictă a CN – ACN. În cazul unor persoane juridice/fizice care desfășoară un volum semnificativ de trafic, CN – ACN va putea solicita contribuția acestora la întreținerea sectoarelor respective din aceste drumuri.

11.5. În scopul asigurării condițiilor normale de circulație pe drumurile precizate la pct. 11.2 CN - ACN va proceda astfel:

- va organiza vizualizarea/inspecția periodică a drumurilor și podurilor aflate în exploatarea sa;
- va menține în stare de circulație toate aceste drumuri și poduri pentru a fi practicabile pe orice timp și a face posibilă intervenția rapidă, în caz de necesitate, a mijloacelor tehnice și personalului aferent, în orice punct din lungul canalului și la oricare din obiectele/uvrajele sale;
- va putea obliga pe ceilalți utilizatori ai drumurilor de la marginea amprizei să suporte parte din cheltuielile necesitate de refacerea și menținerea drumurilor și podurilor respective în stare corespunzătoare.

CAP. 12. INSTALAȚII DE TELECOMUNICAȚII ȘI FLUXUL INFORMAȚIONAL

12.1. Exploatarea și întreținerea Canalului Dunăre-Marea Neagră se realizează pe baza înregistrării și transmiterii unui flux informațional continuu între punctele, respectiv obiectele/uvrajele căii și Dispeceratul Central de la Agigea și invers.

Exploatarea Canalului Dunăre-Marea Neagră este condusă operativ de către Dispeceratul Central Agigea.

12.2. (1) Dispeceratul de navigație dispune de mijloace de informare privind:

- poziția și parametrii de circulație ai navelor;
- datele necesare pentru urmărirea și coordonarea traficului pe timpul parcurșului navelor pe traseu, în porturi, la confluența canalului cu Dunărea și cu Portul Constanța;
- starea canalului navigabil, a stației complexe de pompare, a stăvilărilor de la Cernavodă, a ecluzelor de la Cernavodă și Agigea, a celorlalte construcții și instalații de pe canal;
- situația semnalelor de navigație;
- parametrii meteorologici ai zonei;
- modul de desfășurare a operațiunilor de ecluzare;
- coordonarea operării navelor în porturile canalului.

(2) Pentru dirijarea navigației pe Canalul Dunăre-Marea Neagră funcționează sistemul VTMISS, legături radio și telefonice, sistemele de semnalizare la poduri, sistemele de semaforizare de la ecluze și instalațiile specifice de incintă (interfon, sonorizare, coloane de apel urgență).

12.3. Pentru gospodărirea apelor este necesar să se realizeze sistemul automat de înregistrare și transmitere către Dispeceratul Central Agigea a datelor privind nivelurile, debitele prelevate/descărcate, parametrii de calitate, regimul ploilor în bazinul hidrografic, prezența produselor petroliere etc., asigurându-se astfel accesul la toate informațiile necesare și conducerea eficientă a întregii activități

12.4. Principalele instalații și aparate pentru dirijarea navigației pe Canalul Dunăre-Marea Neagră sunt arătate în cele ce urmează.

Pe timpul tranzitării, navele vor face ascultare permanentă în canalele de radiotelefonie corepunzătoare frecvențelor alocate după zona de navigație, astfel:

- canalul de lucru VHF 74 – frecvența 156,725 MHz pentru zona Agigea, între km 0 (km 64+410) și km 15 (km 49+410);
- canalul de lucru VHF 71 – frecvența 156,575 MHz pentru zonele Basarabi – Medgidia km 15 (km 49+410) și km 49 (km 15+410);

- pe canalul de lucru VHF 14 – frecvența 156,700 MHz pentru zona Cernavodă între km 49+000 (km 15+410) și km 64+410 (km 0+000).

Stațiile fixe și cele mobile din dotare au puterea de 10 W cu alimentare din rețea sau de la instalația electrică a navelor;

Stațiile portabile au puterea de 0,5 W, fiind alimentate cu baterii.

Stațiile fixe și mobile portabile sunt acționate direct și lucrează în sistem simplex.

12.5. Sistemul informațional de management al traficului navelor (VTMIS) asigură cunoașterea cu exactitate a poziției navei, încadrarea în graficul de marș, respectiv abaterea de la acesta.

Pe fiecare navă se instalează un transponder care transmite permanent poziția navei unei stații de bază, amplasată pe turnul radioreleului, De aici coordonatele navei sunt transmise la Dispeceeratul Central CN - A.C.N.

Indicațiile sunt afișate pe un display sub formă de imagine ce reprezintă traseul canalului, pe care apare poziția navei în momentul respectiv.

12.6. (1) Dispeceeratul Central CN - A.C.N. și personalul ce asigură desfășurarea activității la punctele din teritoriu (ecluze, stația complexă de pompare, porturi), au în dotare echipamente de telefonie automată și radio pentru interconectarea reciprocă.

(2) Conducerea și dirijarea navigației se asigură, de asemenea, prin:

- sistemul de semnalizări de la intrarea pe canal dinspre Portul Constanța și de la Dunăre;
- sistemul de semnalizări de la poduri și de pe traseul canalului;
- sistemul de semnalizare și semaforizare de la ecluze;
- instalațiile specifice din incinta ecluzelor și anume interfonie, sonorizare, coloane de apel urgență.

12.7. (1) CN - A.C.N. are în exploatare și întreținere echipamentele pentru 4 stații de releu amplasate la Cernavodă, Medgidia, Basarabi și Ovidiu, compuse din clădirea în care este montat echipamentul și turnul metalic pentru antene de radiocomunicații. La Agigea se află turnul metalic pentru antene, iar echipamentele sunt montate în copul C al clădirii Administrației.

(2) Echipamentele pentru radiorelee de pe turnurile metalice asigură transmisiile de date între dispeceeratele zonele de navigație și Dispeceeratul Central și invers. Acestea lucrează în 5,8 GHz. Echipamentele ce asigură legătura dintre dispeceeratele zonele de navigație lucrează în 2,4 GHz.

(3) Schematic sistemul de telecomunicații și flux informațional pentru Canalul Dunăre-Marea Neagră este prezentat în planșa 16.

12.8. (1) Echipamentul pentru Dispeceeratul Central de la Agigea se compune din calculatoare pentru sistemul VTMIS pentru baza de date și imagini, telefonie automată și stație VHF, Fax, echipament pentru citirea vitezei vântului și a temperaturii, sursă de curent electric tip UPS.

(2) Echipamentele care deserveșc fluxul informațional pentru navigație și gospodărirea apelor funcționează permanent. Factorii care pot influența defavorabil exploatarea acestora, sunt:

- sursele de alimentare cu energie electrică care trebuie să respecte anumiți parametri și care sunt dublate cu alte surse în cazul căderii tensiunii.
- condițiile meteorologice (temperaturi excesive, umiditate, perturbații atmosferice, furtuni solare);
- defecțiuni ale rețelei de cabluri sau ale echipamentelor.

12.9. CN - A.C.N. are următoarele obligații:

- să verifice periodic și ori de câte ori este necesar, care este influența factorilor externi asupra integrității și funcționării sistemului informațional și de telecomunicații, prin observații vizuale și prin supravegherea aparaturii de control;
- să mențină în stare de funcționare sau să refacă sistemul de semnalizare a navigației pe canal și în porturi;
- să mențină în perfectă stare de funcționare sistemul de alarmare pentru cazuri de avarii și accidente, precum și sistemul informațional privind gospodărirea apelor;
- să mențină în stare de funcționare sistemul de transmitere a datelor prin sistemul VTMISS;
- să reabiliteze și să mențină în stare de funcționare puțurile de observație, să efectueze periodic observații cu privire la denivelări, regimul suspensiilor și chimismul apelor și să transmită datele la Direcția Apelor Dobrogea Litoral;
- să reactualizeze ori de câte ori este necesar programul de prevenire și combatere a poluărilor accidentale, datorate activității de navigație, de transport produse petroliere prin conducte;
- să asigure utilajele, mijloacele materiale necesare în situații de poluări accidentale cu produse petroliere, atât pe canal cât și în porturi.

12.10. CN - A.C.N. are obligația de a se preocupa de reactualizarea și completarea sistemului informațional de gospodărire a apelor cu:

- senzori pentru determinarea hidrocarburilor montați la ecluze – amonte și aval și transmiterea automată a rezultatelor la Dispeceratul Central Agigea;
- echipamente pentru citire automată a nivelelor și calităților apelor, cu transmitere automată, montate la ecluze.

PARTEA a III-a

FOLOSINȚELE CANALULUI DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ

CAP. 13. NAVIGAȚIA PE CANALUL DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ

13.1. (1) Navigația pe Canalul Dunăre-Marea Neagră se efectuează în mod curent cu nave fluviale care navighează independent sau în formație de convoi împins, remorcat ori în cuplu, cu condiția ca nava/convoiu să nu depășească dimensiunile de gabarit precizate la cap. 2 pct. 2.1

(2) Pe canal pot fi admise și nave fluvio-maritime cu dimensiunile maxime precizate la cap. 2, pct. 2.1.

(3) Cu avizul special al Administrației se poate admite ca pescajul convoiului, respectiv al navei să poată depăși 3,80 m și să ajungă până la $T = 5,50$ m. În acest caz navigația se poate efectua cu restricție de viteză și cu supraveghere atentă.

13.2. Navigația pe canal se efectuează cu respectarea și în conformitate cu "Regulile de navigație pe Canalul Dunăre-Marea Neagră și Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari", aprobate prin ordin al Ministerului Transporturilor, în conformitate cu reglementările interne și cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

13.3. Intrarea/ieșirea navelor sau convoaielor în/din canalul navigabil, precum și navigația pe canal sunt permise numai cu aprobarea Administrației și cu respectarea prezentului regulament, iar derularea concretă a activității se face potrivit programului comunicat comandanților de nave/ convoaie de către controlorii de trafic.

13.4. (1) Navele, respectiv convoaiele ce transportă mărfuri periculoase, de natura materialelor radioactive, explozibililor și altele asemenea, pot pătrunde și tranzita canalul numai cu avizul special al CN - A.C.N.

(2) În cazul mărfurilor periculoase, numărul maxim al unităților din convoiul împins nu poate depăși 4 unități (filă dublă, dană dublă), plus nava propulsoare.

13.5. (1) În vederea obținerii permisiunii de a intra, respectiv de a tranzita canalul navigabil, armatorul, operatorul sau agentul trebuie să transmită Administrației, cu cel puțin 6 ore înainte de sosirea navelor/convoaielor în rada Cernavodă, respectiv în rada fluvială Constanța Sud, documentul denumit „Avizare pentru tranzitare”, sub forma reglementată.

(2) Pentru mărfurile periculoase precum: materiale radioactive, explozivi și altele similare „Avizarea pentru tranzitare” se solicită cu cel puțin 12 ore înainte și se repetă cu 6 ore înainte de sosirea navei/convoiuului în rada Cernavodă sau în rada fluvială Constanța Sud.

13.6. Comandanții de nave/convoaie au obligația de a anunța prin radiotelefon, cu cel puțin două ore înainte de sosirea în radă, intenția de tranzitarea a canalului, respectiv pe ce sector intenționează să navigheze.

De asemenea, comandanții vor preciza dacă sunt posesori ai brevetului „Căpitan de navigație prin canalele navigabile Cat. D”, iar în caz contrar, când nu au în cadrul echipajului un posesor al acestui brevet sunt obligați să solicite CN - ACN o persoană care să posede un astfel de brevet care va asista pe comandantul navei/convoiuului pe timpul cât tranzitează canalul navigabil.

13.7. (1) La sosirea în rada Cernavodă, respectiv în rada fluvială Constanța Sud, comandantul navei/convoiiului va intra în legătură radio cu dispeceratul zonal de navigație corespunzător.

Canalele VHF alocate pe zone de supraveghere radio sunt:

- Km 0 – km 15, canalul VHF 74;
- km 15 – km 49, canalul VHF 71
- km 49 – km 64,4, canalul VHF 14.

(2) Comandanții navelor/convoaielor vor comunica dispeceratului zonal ora și poziția în care au ancorat, vor solicita instrucțiuni privind tranzitarea și vor organiza ascultare permanentă în canalele și pe frecvențele alocate.

(3) În continuare, pe tot intervalul de timp cât nava respectiv convoiul tranzitează canalul, acestea rămân în legătură radiotelefonică directă cu dispeceratele Companiei Naționale - Administrația Canalelor Navigabile.

(4) Pe timpul cât nava/convoiul efectuează manevrele de intrare/ieșire în/din ecluze, precum și operațiunea de ecluzare propriuzisă, legătura radiotelefonică va fi menținută obligatoriu direct și permanent cu operatorul ecluzei pe canalul și frecvența destinată acestuia.

13.8. Comandanții navelor/convoaielor sunt obligați să dețină la bord toate documentele necesare și valabile, în conformitate cu legislația în vigoare.

13.9. În rada Cernavodă sau în rada fluvială Constanța navele, respectiv convoaielor, vor ancora în așa fel încât să nu stânjenească intrarea sau ieșirea în/de pe canal.

13.10. (1) După sosirea navei/convoiiului în rada Cernavodă sau în rada fluvială Constanța, comandantul va informa/confirma prin radiotelefon dacă:

- nava, respectiv toate unitățile convoiiului sunt apte din punct de vedere tehnic pentru tranzitare;
- datele din „Avizarea pentru tranzitare”, transmisă potrivit punctului 13.7, au rămas neschimbate sau vor comunica evenetualele modificări intervenite între timp;
- nava/convoiul are la comandă un posesor al brevetului „Căpitan de navigație prin canalele navigabile Cat. D”, obținut în conformitate cu legislația română; în caz contrar comandantul navei/convoiiului este obligat să solicite Administrației, contra cost, o persoană care să posede brevetul de „Căpitan de navigație prin canalele navigabile Cat. D” pe care aceasta îl pune la dispoziție direct sau prin societăți autorizate cu care CN - A.C.N. are contract încheiat;
- dețin câte o copie de pe documentele de marfă pentru fiecare unitate de transport;

(2) La solicitarea controlorilor de trafic comandanții navelor/convoaielor au obligația de a transmite prin radiotelefon orice informație privind nava/unitățile din convoi ori marfa transportată.

13.11. Pe timpul tranzitării canalului, supravegherea și dirijarea navigației se efectuează de Administrație prin Dispeceratul Central de Navigație și prin dispeceratele zonale de la Medgidia și de la ecluza Cernavodă. Dispozițiile dispeceratelor Administrației, respectiv ale controlorilor de trafic sunt obligatorii pentru toți comandanții de nave/convoaie pe durata tranzitării.

13.12. Sunt considerate transporturi speciale și angajarea pe canal, respectiv tranzitarea lui este permisă numai cu acordul expres al Administrației și cu măsuri speciale stabilite de către aceasta pentru:

- convoaiele remorcate;
- convoaiele împinse formate din mai mult de 6 unități, exclusiv nava propulsoare, fără a depăși însă dimensiunile de gabarit prevăzute la punctul 13.1;

- ambarcațiunile sportive;
- navele de agrement;
- navele ce transportă mărfuri periculoase de natura materialelor radioactive, explozibililor și similare;
- construcțiile și instalațiile plutitoare ce tranzitează sau traversează canalul în cadrul executării unor lucrări speciale.

13.13. Se interzice intrarea pe canal și navigația pentru:

- convoaiele/navele de depășesc dimensiunile de gabarit precizate la punctul 13.1;
- navele cu vele;
- plute;
- bacuri pentru traversarea canalului;
- bărci cu rame/vâsle;
- navele care nu dispun de toate actele și certificatele prevăzute de legislația în vigoare sau cele cu acte și certificate care nu sunt valabile;
- navele (unitățile) pentru care nu se dețin documentele corespunzătoare de marfă pentru fiecare unitate de transport;
- navele (unitățile) ce transportă mărfuri periculoase, dacă aceste mărfuri nu sunt înscrise în documentele de marfă ce însoțesc nava, dacă nu sunt însoțite de toate autorizațiile prevăzute de legislația în vigoare, ori dacă respectivele mărfuri sunt interzise la transportul pe apă;
- navele (unitățile) ce pot afecta condițiile de siguranță a navigației pe canal;
- navele (unitățile) încărcate peste marca de încărcare;
- navele (unitățile) cu o înclinare mai mare de 4 grade;
- navele/convoaiele care au în afara bordului obiecte care ar putea periclita siguranța celorlalte nave, precum și a instalațiilor plutitoare sau fixe de pe canal;
- navele/convoaiele care nu au la bord echipajul complet;
- navele/convoaiele care nu au în cadrul echipajului un posesor al brevetului „Căpitan de navigație prin canalele navigabile Cat. D” emis de autoritatea română competentă, cu excepția navelor aparținând CN - A.C.N., navelor militare, navelor de control și navelor de agrement, cu lungimi de până la 15 m autorizate de către CN - A.C.N.

13.14. Intrarea navelor/convoaielor pe canal, respectiv în ecluze, se face, de regulă, în ordinea sosirii în radă sau în porturile de așteptare de la ecluze. Au însă prioritate navele de control ale Administrației, navele cu misiune specială, cele de intervenție, navele de pasageri, navele ce transportă mărfuri perisabile.

13.15. (1) La prima ecluză, în sensul de tranzitare pe canal, comandantul navei/convoifului va semna declarațiile transmise prin radiotelefon, potrivit celor precizate la punctul 13.12 la care va atașa declarația privind starea tehnică a navei, respectiv a convoifului, reglementată, precum și documentele de marfă pentru fiecare unitate de transport.

(2) Comandantul navei/convoifului este direct răspunzător de toate înscrisurile pe care le semnează în nume propriu sau în numele armatorului, precum și de documentele sau echipamentele ce i se încredințează pe timpul tranzitării canalului navigabil.

13.16. (1) În timpul marșului pe canal și/sau în bazinele porturilor canalului, manevrele se execută de către navă/convoi la ordinul comandantului navei/convoifului și pe răspunderea sa exclusivă.

(2) Comandantul navei/convoifului este direct răspunzător de manevrele navei, precum și de orice daune ce pot rezulta în urma acestora, chiar dacă la bord se află o persoană care posedă brevet de „Căpitan de navigație prin canalele navigabile Cat. D”, care îi acordă asistență.

13.17. (1) Comandantul navei/convoifului va informa imediat Administrația, respectiv controlorii de trafic, despre orice eveniment survenit la bordul navei sau al unei unități din convoi, de natură să afecteze siguranța navigației pe canal.

(2) În cazul când o navă sau o unitate a convoifului, în timpul navigației pe canal, pierde un obiect care poate deveni obstacol sau poate constitui un pericol pentru navigație, comandantul va marca locul cu un reper și va anunța imediat prin radiotelefon dispeceratul Administrației. Recuperarea obiectului se va face sau va fi suportată de către armatorul/operatorul navei.

13.18. (1) Întâlnirea navelor/ convoaielor pe canalul navigabil se face, de regulă, prin babord, fiecare dintre ele menținându-se pe propriul culoar de navigație, cu abatere spre tribord către limita permisă.

(2) Sunt interzise întâlnirile la gura canalului navigabil, prioritate având navele/convoaielor angajate în manevra de ieșire din canalul navigabil.

(3) Sunt interzise, de asemenea, încrucișările navelor/convoaielor la intrarea sau ieșirea în/din porturile canalului.

13.19. (1) Depășirile pe canal se efectuează numai cu aprobarea dată de controlorul de trafic respectiv, numai pentru navele fluviale ce navighează independent și numai în locurile ce oferă condiții de siguranță.

(2) Depășirile sunt interzise în cazul navelor maritime și a celor fluviale care navighează în formație de convoaie. De asemenea, depășirile sunt interzise pentru orice tip de navă, în cursul nopții, dacă vizibilitatea nu este asigurată, precum și în curbe, în zona semafoarelor, a porturilor de pe canal, pe sub poduri, în zona de racordare a canalului de derivație cu canalul principal și de racordare a Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari la canalul principal.

13.20. (1) Este interzis comandantului oricărei nave propulsoare care împinge, remorchează, ori duce în cuplu alte nave să părăsească convoiul/nava pe canal, mai înainte de a ajunge în portul de destinație.

(2) În cazul în care nava propulsoare se defectează, comandantul va anunța imediat controlorul de trafic, respectiv dispeceratul Administrației, iar armatorul/operatorul este obligat să o înlocuiască cu altă navă corespunzătoare sau să solicite Administrație să intervină cu navele sale sau prin societăți acreditate. Cheltuielile ocazionate de întreruperea navigației datorită unor astfel de evenimente, precum și cele generate de intervențiile respective se suportă de către armator/operator.

13.21. (1) Convoaiele cu destinație porturile canalului de la Medgidia și Basarabi, formate din două sau mai multe barje vor acosta în mod obligatoriu la fronturile/construcțiile special realizate la malul drept al canalului, în afara culoarului de navigație, amonte sau aval de intrarea în bazinul portuar.

(2) Convoaiele vor staționa la fronturile/construcțiile de acostare, în formație cu cel mult două unități în dană.

(3) La aceste fronturi se descompun convoaiele sosite sau se recompun cele ce urmează să plece către Cernavodă sau către Agigiea. Din aceste locuri navele sunt introduse sau scoase în/din bazinul portuar unitate cu unitate. Toate aceste manevre se execută fără a afecta navigația de tranzit pe canal.

(4) Manevrelor de intrare/ieșire în/din bazinul portuar, precum și plecarea de la locul de așteptare către Cernavodă sau către Agigiea se face numai cu aprobarea controlorului de trafic aferent.

(5) Convoaiele formate numai dintr-o unitate (barjă) cu împingătorul aferent, precum și navele cu propulsie proprie ce navigă individual pot avea acces direct în bazinul portuar de la Medgidia sau Basarabi fără a fi obligate să acosteze la respectivele construcții, însă numai cu aprobarea prealabilă a dispeceratului Administrației și sub supravegherea radio și/sau prin T.V.C.I. a controlorului de trafic respectiv.

(6) Comandanții de nave la angajarea manevrei de intrare/ieșire în/din bazinul portuar se vor asigura în mod deosebit pentru a nu periclita sau întrerupe deplasarea fluentă a navelor/convoaielor ce tranzitează canalul.

13.22. (1) Este interzisă oprirea, acostarea/ancorarea navelor/convoaielor aflate în tranzit pe canal.

(2) În caz de forță majoră, oprirea și staționarea navelor/convoaielor pe canal, poate fi permisă numai cu aprobarea controlorilor de trafic, în punctele și cu respectarea condițiilor stabilite de aceștia.

Se precizează că ancorarea navelor/convoaielor se face numai pe porțiunea orizontală a fundului canalului, fără deteriorarea sistemului de protecție și apărare a taluzurilor.

(3) Este interzisă, în orice situație, staționarea și ancorarea sub liniile electrice, sub poduri, în zonele de subtraversare a conductelor pe sub fundul canalului, pe zonele de racord a canalului de derivație și în secțiunea podurilor peste văile afluențe în canal.

(4) În cazul staționării forțate a unui convoi la un mal din cauza vitezei și direcției vântului, CN - A.C.N. va restricționa trecerea prin zonă a altor convoaie, până la reluarea marșului de către convoiul în cauză.

(5) Blocarea șenalului navigabil, respectiv afectarea navigației normale pe canal va fi considerată prejudiciu adus CN - A.C.N., iar pagubele produse vor fi suportate de către cei ce le-au provocat.

13.23. (1) În situații de necesitate Administrația/controlorul de trafic poate dispune ca una sau mai multe nave aflate în tranzit pe canal să acosteze la cheiurile porturilor de așteptare de la ecluze sau la construcțiile de acostare realizate în zona intrărilor în bazinele porturilor Medgidia sau Basarabi.

Acostarea la construcțiile menționate este permisă și la solicitarea expresă a comandantului navei/convoiuului, cu aprobarea Administrației/controlorului de trafic.

13.24. (1) Apropierea navelor/convoaielor de cheiurile, respectiv fronturile de acostare de la ecluzele Cernavodă și Agigea sau de la porturile Medgidia și Basarabi se face paralel cu aceste construcții având viteza redusă, până la limita inferioară de guvernare a navei/convoiuului.

(2) Sunt interzise:

- apropierea de construcțiile de acostare/cheiuri sub un unghi mai mare de 4 grade;
- izbirea/acroșarea, deteriorarea, sau folosirea construcțiilor de acostare pentru frânarea, oprirea sau rotirea navei/convoiuului;
- executarea de manevre inadecvate, fără respectarea distanțelor necesare față de obstacole sau față de alte nave.

(3) Prejudiciile aduse construcțiilor de acostare sau altor construcții / amenajări / instalații / dispozitive ale căii navigabile vor fi suportate de cei ce le-au produs, care vor suporta și refacerea lor.

13.25. Pe timpul tranzitării canalului sau staționării în porturile canalului sau în porturile de așteptare de la ecluze, este interzis ca navele/convoaiele să procedeze la:

- aruncarea sau lansarea la apă de obiecte, materiale, instalații, deșeuri ori ambalaje;
- evacuarea de hidrocarburi, amestecuri de hidrocarburi, produse chimice ori radioactive;

- pomparea și deversarea în canal sau în bazinele portuare a balastului, a apelor menajere, a celor provenite din santină sau a celor rezultate din spălarea tancurilor pentru produse lichide;
- tragerea pe fundul canalului sau a bazinelor portuare de pe canal a unor ancore, lanțuri, cabluri, parâme;
- folosirea sau instalarea oricăror unelte sau dispozitive de pescuit.

13.26. (1) În timpul tranzitării canalului se interzice:

- navigația în derivă;
- acroșarea și/sau lovirea, respectiv deteriorarea sub orice formă, a cheiurilor și fronturilor de acostare din porturile canalului sau din porturile de așteptare ale ecluzelor, a construcțiilor de ghidare de la intrarea în ecluze, a culeelor și bajoaielor ecluzelor, a construcțiilor metalice sau a instalațiilor aferente;
- dislocarea pietrei brute sau degradări provocate pereurilor sau sistemului de protecție și apărare realizat pe taluzuri sub nivelul sau deasupra nivelului apei din canal;
- izbirea, fisurarea, degradarea sau deteriorarea suprafeței betoanelor din zidurile de sprijin de pe canal, a suprafeței camerelor de ecluzare sau din elevațiile, respectiv suprastructurii podurilor peste canal și peste văile afluate;
- oprirea, acostarea/ancorarea navelor/convoaielor în șenalul navigabil.

(2) Deteriorarea construcțiilor/instalațiilor canalului datorită nerespectării interdicțiilor menționate mai sus vor fi suportate de către armatorii/operatorii respectivi, care vor suporta pagubele produse.

13.27. (1) În perioada de iarnă, cu gheață la mal și/sau sloiuri mici navigația se desfășoară cu nave care au clasa de registru pentru navigația prin ghețuri sparte și numai cu autorizarea CN - ACN.

(2) Navigația pe canal este interzisă și se întrerupe atunci când se formează pod de gheață.

(3) În situații excepționale, Administrația poate lua măsuri pentru crearea unui șenal navigabil întreținut permanent. Acesta va avea lățimea de până la 30 m și locuri pentru întâlnirea navelor, respectiv a convoaielor. Costurile suplimentare de exploatare ce rezultă din aplicarea acestor măsuri vor fi recuperate de la armatorii/beneficiarii transporturilor respective.

13.28. (1) Transportul mărfurilor periculoase de natura materialelor radioactive, explozibililor și altele similare pe canal se face în conformitate cu reglementările în vigoare și cu convențiile internaționale privind aceste transporturi, cu respectarea procedurilor prevăzute de Regulile de navigație aprobate cu Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 826/2000, Cap. IV.

(2) Programarea navelor/convoaielor ce transportă mărfuri periculoase pentru tranzitarea canalului navigabil va fi făcută astfel încât odată intrate pe canal navele/convoaiile respective să evite așteptările la ecluzare.

(3) Ecluzarea și tranzitarea canalului pe timpul nopții sau pe timp cu ceață, fără vizibilitate asigurată, de către nave/convoaie ce transportă mărfuri periculoase este interzisă.

(4) Este interzisă, de asemenea, ecluzarea navelor încărcate cu mărfuri periculoase împreună cu nave cu pasageri.

13.29. Lucrările de dragaje, cele de subtraversare sau supratraversare a canalului, precum și lucrările pentru protecția taluzurilor sau alte lucrări hidrotehnice, în mod curent se execută pe canal păstrându-se circulația deschisă pe un fir de navigație, cu semnalizările corespunzătoare. Dispeceratul Administrației are obligația ca odată cu avizul către navigatori să informeze pe fiecare comandant de navă de existența punctului de lucru și poziția acestuia.

Executantul va fi anunțat radiotelefonic de ora plecării navei/convoifului și aproximativ timpul în care acesta sosește în zona de lucru.

13.30. (1) Administrația poate stabili restricții pentru navigația pe canal în următoarele situații:

- condiții hidrometeorologice nefavorabile precum ceață, ploi abundente, lipsă de vizibilitate, debite cu viteze mari la racordarea văilor afluate care abat convoiul de pe curs către culoarul de sens contrar etc.;
- lucrări hidrotehnice executate în șenal;
- evenimente și/sau accidente care afectează siguranța navigației.

(2) Restricțiile se referă la:

- numărul unităților din convoi;
- viteza de navigație;
- raportul dintre puterea navei propulsoare și tonajul transportat;
- alte restricții considerate necesare în vederea asigurării siguranței navigației pe canal.

(3) CN - ACN va informa operativ prin avize către navigatori asupra situației, avertizându-i în mod corespunzător.

13.31. (1) Administrația întrerupe navigația pe canal în următoarele situații:

- când nivelul Dunării în secțiunea Cernavodă scade sub cota +2,95 mrMB, respectiv când nu mai este posibilă devierea pe canal, în curent liber, a debitelor necesare folosințelor, sau când nivelul apelor mari ale Dunării, în aceeași secțiune, cresc către cota +12,00 mrMB, precum și în situația când nivelul apei în bieful 2 depășește cota +8,50 mrMB;
- dacă pe canal s-au produs evenimente care afectează siguranța navigației și care impun oprirea temporară a traficului pe canal;
- lipsa de vizibilitate din cauza ceții dense, sau alte fenomene hidrometeorologice;
- realizarea unor lucrări în șenal care impun oprirea navigației.

(2) Administrația va avertiza beneficiarii de trafic (armatorii/operatorii) și va transmite avize către navigatori informându-i asupra situațiilor intervenite.

13.32. Evenimentele de navigație ce pot avea loc în exploatarea canalului vor fi tratate de către CN - A.C.N. și de către participanții la traficul pe canalul navigabil potrivit anexei nr. 12.

13.33. (1) În cazul încălcării interdicțiilor precizate în prezentul regulament, producerii de accidente sau evenimente pe canal, degradării sau distrugerii unor construcții sau instalații, fisurări sau deteriorări provocate ecluzelor sau construcțiilor adiacente, cheiurilor și fronturilor de acostare, Administrația va putea suspenda temporar sau definitiv unor comandanți de nave/convoaie autorizarea de tranzitare a canalului și va putea solicita anularea brevetului de „Căpitan de navigație prin canalele navigabile Cat. D” pentru persoanele vinovate.

(2) Administrația va informa asupra deciziei luate pe armatorii/operatorii ai căror angajați au provocat evenimente de navigație pe canal.

(3) Toate pagubele provocate în urma unor astfel de situații vor fi recuperate de către Administrație de la armatorii/operatorii respectivi și de la cei ce le-au provocat.

CAP. 14. SURSĂ DE APĂ PENTRU UNITĂȚILE PRODUCĂTOARE DE ENERGIE ELECTRICĂ

14.1. Canalul Dunăre – Marea Neagră este sursă de apă pentru următoarele obiective producătoare de energie electrică:

- Centrala Nuclear-Electrică de la Cernavodă denumită în cele de urmează CNE Cernavodă;
- Centrala de restituție realizată pe circuitul de restituție al apei de răcire către bieful II al canalului navigabil;
- Centralele electrice de la ecluza Agigea, denumite în continuare prescurtat CHE Agigea.

14.2. (1) CNE Cernavodă este amplasată pe platforma aflată pe partea stângă a canalului de derivație de la ecluza Cernavodă.

(2) Apa tehnologică necesară exploatarei obiectivului este captată de către CNE Cernavodă printr-o priză cu nivel liber, situată pe canalul de derivație la km 1+400 al acestuia. De la priză, printr-un canal deschis cu lungimea de 370 m, apa ajunge la un bazin de distribuție și de aici la unitățile centralei. Apa de incendiu este prelevată printr-o conductă de aducțiune Φ 400 mm.

14.3. (1) CNE Cernavodă funcționează în prezent cu 2 unități energetice având fiecare puterea instalată de 700 MW (grupurile nr. 1 și nr. 2). Aceste unități energetice funcționează timp de 365 de zile pe an, 24 ore pe zi. Apa de răcire pentru o unitate reprezintă 53,4 m³/s.

(2) Apa de răcire pentru cele două grupuri energetice aflate în funcțiune nu poate fi prelevată din Dunăre la Cernavodă pe bieful 1 al canalului navigabil, cu asigurarea și cu debitele impuse de activitatea CNE Cernavodă. Pentru asigurarea apei de răcire se impune ca CNE Cernavodă să execute / suporte lucrările pentru redistribuirea debitelor fluviului – la ape mici – între Dunărea Veche și brațul Borcea, astfel ca nivelul apei în secțiunea Cernavodă să nu coboare sub cota +5,00 mrMB.

(3) Se face precizarea că, chiar și în condițiile când funcționa o singură unitate energetică, aceasta a fost oprită dat fiind lipsa debitelor de răcire.

(4) CN – ACN execută pe bieful 1 și pe canalul de derivație de la Cernavodă dragaje de întreținere pentru menținerea liberă a secțiunii canalului astfel încât viteza apei pe acest bief să nu depășească 0,5 m/s. Se recomandă ca aceste lucrări de dragaj să se execute în perioadele când nivelul Dunării la Cernavodă este peste cota de +5,50 mrMB.

14.4. (1) Centrala de restituție care prelucrează energetic debitele folosite la răcirea unităților CNE și deversează aceste ape în bieful 2 al canalului navigabil va putea funcționa numai în limitele de timp strict admise de CN – ACN SA. Se va ține seama de implicațiile acestei deversări și de efectele ei negative asupra navigației, alimentărilor cu apă potabilă a unor importante localități, irigațiilor, faunei și florei canalului, precum și a costurilor suplimentare de întreținere a lucrărilor canalului.

(2) Avându-se în vedere influențele negative asupra navigației pe cele două canale din Dobrogea și asupra folosințelor acestora, CNE Cernavodă a fost obligată, încă de la punerea în funcțiune a grupului energetic nr.1, ca apa de răcire să poată fi deversată în Dunăre prin Valea Seimeni, la solicitarea CN – ACN. În consecință CN – ACN – SA va cere verificarea posibilităților ca întregul debit de răcire – în prezent de 106,8 m³/s să poată fi deversat în Dunăre prin Valea Seimeni.

14.5 (1) CNE Cernavodă va funcționa, în final, simultan cu 4 unități energetice și deci va necesita un consum de apă de răcire de până la 213,6 m³/s.

(2) Pentru situația când CNE Cernavodă va funcționa cu 3 și respectiv 4 grupuri energetice sunt necesare studii aprofundate privind debitele prelevate, identificarea măsurilor /

lucrărilor ce urmează a fi realizate pentru asigurarea acestor debite și a nivelurilor pe Dunăre în secțiunea Cernavodă, astfel încât debitele respective să poată fi prelevate din Dunăre în curent liber. Se precizează că în orice situație se impune realizarea lucrărilor ca întregul debit prelevat pentru răcirea unităților nuclear – electrice să poată fi returnat în Dunăre prin Valea Seimeni.

(3) Se face precizarea că redistribuirea debitelor Dunării la ape sub cele medii, în zona Gura Bala, evoluează în defavoarea brațului Dunărea Veche. În această situație, la ape mici, pe Dunărea Veche, în secțiunea Cernavodă nu mai pot fi derivate în bieful I debitele solicitate de folosințele canalului. Situația devine critică pentru CNE Cernavodă, dat fiind gradul înalt de asigurare al apei de răcire.

(4) CN – ACN va solicita ca studiile privind asigurarea apei de răcire pentru grupurile energetice 3 și 4, inclusiv pentru deversarea apelor folosite la răcire să fie extinse cuprinzând toate implicațiile și lucrările necesare.

Aceste studii vor fi avizate de către proiectantul general al canalului, de către CN – ACN – SA, Direcția Navigației din Direcția Generală Transport și Infrastructuri și de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

14.6. (1) Obligațiile reciproce ale CN - A.C.N. și ale CNE Cernavodă privind asigurarea volumelor de apă pentru necesitățile tehnologice ale unității nr.1 și nr.2, sunt cele stabilite prin contractele încheiate între cele două companii, cu respectarea Regulamentului de gospodărire a apelor canalului Dunăre-Marea Neagră.

(2) Tarifele practicate vor fi astfel stabilite încât acestea să acopere costul lucrărilor și serviciilor prestate de către CN - A.C.N., precum și costurile suplimentare de întreținere / exploatare.

14.7. (1) CN - A.C.N. va solicita ca CNE Cernavodă să realizeze interconectarea dispeceratului său cu al Administrației în probleme privind gospodărirea apelor, iar cele două companii naționale vor asigura monitorizarea evoluției nivelurilor și debitelor pe Dunărea Veche și, în special, în secțiunea Cernavodă.

(2) CN - A.C.N. va solicita întocmirea unor instrucțiuni de lucru comune CN-ACN – CNE Cernavodă pentru cazul nivelurilor și debitelor scăzute pe Dunăre, cu precizarea măsurilor și contribuției fiecărui beneficiar de folosință.

14.8. (1) Apa tehnologică folosită, în principal, în circuitele de răcire ale unităților CNE este evacuată în mod curent, prin galerii către Valea Seimeni, de unde ajunge în Dunăre în aval de Cernavodă.

(2) Apa de răcire de la unitatea nr.1 și/sau nr.2 poate fi preluată în bieful II al Canalului Dunăre-Marea Neagră numai cu avizul Administrației, cu respectarea întocmai a următoarelor condiții:

- dacă nu este afectată navigația, datorită ceței produse pe canal de către apa caldă evacuată de la CNE;
- dacă se mențin toți parametri calitativi ai apei evacuate în limitele stabilite prin autorizațiile de funcționare, prin protocoalele încheiate cu organismele de mediu sau de alte normative în vigoare;
- să nu se producă încălzirea apei canalului la o temperatură care să depășească 26°C, măsurată în zona km 55+400 (km 9+000);
- evacuarea apelor provenite de la epurarea chimică, apa cu radioactivitate crescută și apa demineralizată se evacuează, în toate cazurile, prin galerii sau conducte, în Dunăre, aval de portul Cernavodă.

(3) Când una din condițiile enumerate nu va fi respectată, deversarea apei de răcire în bieful II al Canalului Dunăre-Marea Neagră se întrerupe imediat, iar toată apa de la CNE Cernavodă va fi deversată numai în Dunăre prin Valea Seimeni, în aval de portul Cernavodă.

În perioada de iarnă se admite evacuarea unui debit redus de apă caldă în bazinul de aspirație al stației de pompare a centralei, în vederea menținerii neînghețate a apei în bazinul respectiv, însă numai la solicitarea CN - A.C.N.

14.9. În caz de necesitate, evenimente sau accidente pe canal, care ar avea drept urmare diminuarea debitului tehnologic furnizat pentru funcționarea unității nr. 1, Administrația Canalelor Navigabile va anunța CNE Cernavodă asupra situației intervenite, va constitui un comandament local de criză format din reprezentanții autorizați ai celor două companii, stabilind măsurile ce se impun, pentru asigurarea apei de răcire.

14.10. Ținând seama de faptul că debitul captat din Dunăre pe bieful I al canalului, pentru toate folosințele este de cca. 340 m³/s, necesarul de apă pentru CNE Cernavoda este permanent de 106,8 m³/s pentru cele două unități energetice se impun măsuri coordonate și corelate din partea CNE Cernavodă și a CN - A.C.N. pentru asigurarea debitelor de apă pe Dunăre, în secțiunea Cernavodă, la nivelul cerut și cu asigurarea necesară. Se impun, de asemenea, efectuarea de verificări și măsuri corespunzătoare pe bieful I, astfel ca viteza longitudinală a apei pe acest bief să nu depășească 0,5 m/s.

(2) Documentațiile tehnice și costul lucrărilor necesare pe bieful I vor fi suportate de CNE Cernavodă, beneficiarul apei de răcire.

14.11. Agregatele energetice ale CHE Agigea sunt amplasate la capul amonte al ecluzei, la km 1+912 (km 62+498). Ele sunt dispuse simetric în fața axului ecluzei. Puterea instalată este de 2 x 5 MW, iar debitul instalat este de 2 x 75 m³/s. Exploatarea agregatelor de la CHE Agigea este subordonată în totalitate exploatării complexe a canalului, cele două unități energetice funcționând cu debitele de apă disponibile în bazinul hidrografic al canalului, după ce au fost asigurate celelate folosințe de apă. Energia medie produsă este estimată la 58 GWh/an.

14.12. Intrarea/ieșirea în/din funcțiune a Centralelor hidroelectrice de la ecluza Agigea se poate face numai cu aprobarea Administrației Canalelor Navigabile.

14.13. Fenomenele hidraulice care se produc în cazul intrării/ieșirii bruște în/din funcțiune a centralelor sunt atenuate cu ajutorul unor vane jaluze și stavile cu clapetă 22 x 40 m³/s.

Operațiunile de deschidere și închidere a vanelor și stavilelor se face cu aprobarea dispeceratului Administrației.

14.14. (1) Pentru a preveni producerea unor fenomene hidraulice grave, se interzice intrarea în funcțiune a centralelor hidroelectrice de la Agigea pe timpul cât funcționează sistemul de umplere sau golire al ecluzelor Agigea.

(2) CN - A.C.N. va verifica cel puțin semestrial modul de funcționare al sistemului de blocare care asigură că operațiunile de intrare/ieșire în/din funcțiune a centralelor hidroelectrice nu se pot efectua simultan cu cele de umplere/golire a ecluzei.

14.15. Centralele hidroelectrice de la ecluza Agigea pot funcționa eficient în următoarele situații:

- când pe fluviu la Cernavodă se realizează niveluri peste cota +7,80 mrMB care asigură alimentarea gravitațională a biefului II;
- când nivelul apei din bieful II crește peste cel normal de exploatare datorită aportului natural din bazinul hidrografic al canalului.

CAP. 15. SURSĂ DE APĂ PENTRU IRIGAȚII

15.1. Canalul Dunăre-Marea Neagră a preluat și dezvoltat funcțiunile pe care le-a avut canalul magistral de irigații de pe Valea Carasu.

15.2. Sistemul de irigații Carasu, pe sectorul în aval de stăvilarul de la Cernavodă (km 4), a fost adaptat cerințelor navigației prin realizarea unui bief unic, cu nivelul normal de exploatare la cota +7,50 mrMB.

15.3. Stațiile de pompare pentru irigații, bazinele de aspirație și canalele de aducțiune a apei de la canalul navigabil până la bazinul de aspirație au fost adaptate noilor situații și funcționează în limitele parametrilor prevăzuți în documentația tehnică aprobată.

15.4. Cerințele de apă pentru irigații, exprimate în debite medii lunare pentru anii secetoși precum și pentru anii medii sunt precizate în Regulamentul de gospodărire calitativă și cantitativă a apei canalului.

15.5. Beneficiarul de folosință pentru apa utilizată la irigații este Agenția Națională de Îmbunătățiri Funciare (ANIF) – Sucursala Constanța care deține un număr de 21 stații de pompare amplasate potrivit anexei nr. 13.

15.6. Asigurarea necesarului de apă pentru stațiile de pompare se face pe bază de contract încheiat între Compania Națională – Administrația Canalelor Navigabile Constanța și ANIF - Sucursala Constanța la prețurile și în condițiile stabilite între părți, pe baza reglementărilor în vigoare.

15.7. Calitatea apei pentru irigații este corespunzătoare celei din Dunăre, temperatura maximă admisă pentru bieful I fiind de 25°C măsurată la km 55+400 (9+000) al canalului.

15.8. CN - ACN furnizează apă pentru irigații pe baza unor grafice de consum prezentate de ANIF – Sucursala Constanța, avizate de către CN - A.C.N.

15.9. Exploatarea și întreținerea prizelor de apă pentru irigații, începând de la taluzul interior al secțiunii canalului navigabil, precum și a construcțiilor și instalațiilor aferente, precum și a construcțiilor și instalațiilor aferente cad în sarcina ANIF-Sucursala Constanța. În sarcina aceleași unități se află exploatarea și întreținerea canalelor de aducțiune a apei, bazinele de aspirație și stațiile de pompare pentru irigații.

15.10. CN - A.C.N. Constanța va obliga ANIF-Sucursala Constanța să procedeze treptat la:

- întocmirea unor instrucțiuni privind exploatarea și întreținerea prizelor de apă, a canalelor de aducțiune și a bazinelor de aspirație de la stațiile de pompare pentru irigații;
- modernizarea și conectarea dispeceratului de irigații, aparținând ANIF-Sucursala Constanța, cu dispeceratul CN - ACN în vederea asigurării unui sistem informațional coerent pentru gospodărirea apelor;
- dotarea fiecărei stații de pompare cu aparate de măsură și control necesare pentru înregistrarea automată a debitelor prelevate.

CAP. 16. SURSĂ DE APĂ PENTRU ALIMENTĂRILE CU APĂ

16.1. Canalul Dunăre-Marea Neagră este sursa de apă pentru alimentările cu apă potabilă și industrială a unor localități și industrii din zonă.

16.2. (1) Exploatarea stațiilor de pompare se face de către unități specializate ale beneficiarilor de folosințe respectând prevederile prezentului regulament, instrucțiunile specifice precizate în cartea tehnică și în instrucțiunile de exploatare a acestora.

(2) Instrucțiunile de exploatare întocmite de beneficiarii de folosințe vor fi avizate de CN - A.C.N.

16.3. CN - A.C.N. furnizează apa pentru alimentări cu apă pe baza unor grafice lunare prezentate de beneficiari, avizate de Administrația Canalelor Navigabile. Graficele se transmit la CN - A.C.N. cu cel puțin 15 zile înaintea lunii în care se consumă apa solicitată.

16.4. (1) CN - A.C.N. va urmări ca toate stațiile de pompare ce prelevă apă din Canalul Dunăre-Marea Neagră, să dispună de jurnal de funcționare ținut la zi pentru fiecare agregat de pompare, iar în următorii ani să fie dotate cu debitmetre omologate și verificate metrologic.

(2) CN - A.C.N. va verifica periodic modul de funcționare și evidențele stațiilor de pompare pentru alimentările cu apă.

16.5. (1) Supravegherea conductelor în timpul funcționării acestora se face de beneficiarii de folosință, care urmăresc starea conductelor, funcționarea utilajelor de pompare și a aparatului de măsură și control de la stații.

(2) În cazul când se produc avarii ale conductelor de transport sau ale utilajelor de pompare care provoacă degradări ale lucrărilor canalului, CN - A.C.N. va obliga beneficiarii de folosință să remedieze neîntârziat defecțiunile, să refacă lucrările afectate și să suporte pagubele produse.

16.6. CN - A.C.N. va cere beneficiarilor de folosință ca fiecare din stațiile de pompare ce prelevă apa din canal să dispună de legături telefonice directe cu dispeceratul central al administrației canalului.

CAP. 17. RECEPTOR PENTRU EVACUAREA APELOR PROVENITE DIN DESECĂRI

17.1. Canalul Dunăre-Marea Neagră constituie și receptor pentru evacuarea apelor provenite de la lucrările de desecări-drenaje realizate pentru combaterea excesului de umiditate din sol, de pe zonele aflate sub nivelul apelor medii ale fluviului.

17.2. Apele provenite de la desecări-drenaje sunt dirijate în receptor prin intermediul a 9 stații de pompare. Amplasamentul acestora și debitele caracteristice sunt arătate în anexa nr. 14.

17.3. Exploatarea și întreținerea lucrărilor din sistemul de desecări și combatere a excesului de umiditate din sol se asigură de către deținători potrivit instrucțiunilor elaborate de aceștia, avizate de către CN - A.C.N.

17.4. Administrația va verifica periodic calitatea apelor provenite din descărcări-drenaje.

17.5. Apele evacuate în canalul navigabil se vor încadra în limitele de calitate stabilite pentru apele din Canalul Dunăre-Marea Neagră, în caz contrar deversarea acestor ape în bieful II al canalului va fi interzisă.

CAP. 18. RECEPTOR PENTRU APELE UZATE

18.1. Canalul Dunăre-Marea Neagră este și receptor pentru evacuarea apelor uzate epurate mecanic și biologic.

18.2. Este interzisă descărcarea în canal a apelor uzate menajere neepurate sau epurate parțial.

18.3. Apele pluviale de pe teritoriul orașelor Cernavodă și Medgidia sunt evacuate în canalul Dunăre-Marea Neagră printr-un sistem de decantare/epurare și canalizare, dimensionat pentru un debit de:

- 8 m³/s pentru orașul Cernavodă, cu descărcare în bieful I al canalului;
- 16 m³/s pentru orașul Medgidia, cu descărcare în bieful II.

18.4. Indicatorii de calitate pentru apele uzate epurate, evacuate în canalul navigabil sunt cei stabiliți prin normele în vigoare și prin avizele de gospodărire a apelor pentru fiecare dintre utilizatori, emis de CN Apele Române.

18.5. CN - ACN va solicita întocmirea unor instrucțiuni privind funcționarea instalațiilor ce asigură decantarea și deversarea apelor pluviale, precum și instrucțiuni privind exploatarea și întreținerea stațiilor de epurare ape uzate din localitățile Medgidia, Poarta Albă și Basarabi.

18.6. CN - A.C.N. are obligația să urmărească periodic evoluția calității apei în punctele de deversare în canal și să solicite celor ce deversează apă în canal măsuri pentru asigurarea calității apei deversate la nivelul prevăzut de normele în vigoare.

18.7. CN - A.C.N. va organiza un sistem de monitorizare a calității apei canalului, va informa organismele competente din cadrul Administrației „Apele Române” asupra deficiențelor constatate și va solicita măsuri împotriva poluatorilor.

18.8. (1) În situații critice CN - A.C.N. ia măsuri, astfel încât prin ecluzări sau goliri periodice să asigure primenirea apelor și aducerea acestora, din punct de vedere al calității, la parametri inițiali.

(2) Cheltuielile și daunele provocate vor fi recuperate de la poluatori.

CAP. 19. APĂRAREA LOCALITĂȚILOR LIMITROFE CANALULUI ÎMPOTRIVA INUNDAȚIILOR PROVENITE DIN EXFILTRAȚII

19.1. Apărarea localităților limitrofe Canalului Dunăre-Marea Neagră împotriva inundațiilor a fost asigurată prin drenaje, șanțuri, rigole și sistemul stațiilor de pompare care asigură evacuarea apei din zonele joase, aflate sub nivelul digurilor din lungul canalului.

19.2. (1) Pe bieful I, în traversarea orașului Cernavodă, lucrările pentru apărarea zonelor joase ale localității revin autorităților orașului, întrucât nivelurile sunt cele ale Dunării. Aceste niveluri nu au fost modificate/influențate prin construcția canalului.

(2) Pentru apărarea împotriva inundațiilor, în localitățile Saligny, Făclia, Mircea Vodă, au fost realizate sisteme de drenaj cu șanțuri și stații de pompare care evacuează apa în bieful II al canalului. Sistemul de diguri, drenaje și șanțuri realizat pentru apărarea localității Dorobanțu se descarcă gravitațional tot în bieful II al canalului.

19.3. Amplasamentul, debitul instalat și tipul pompelor montate în stațiile de pompare pentru apărarea localităților limitrofe canalului sunt arătate în anexa 15.

Debitele evacuate prin sistemul stațiilor de pompare sunt cuprinse între 0,012 și 0,125 m³/s (media anuală).

19.4. Calitatea apei evacuate din sistemul de apărare al localităților se va încadra în limitele normale pentru apele canalului.

CAP. 20. REGULARIZAREA SCURGERII APELOR DIN BAZINUL HIDROGRAFIC AL CANALULUI

20.1. (1) Canalul Dunăre-Marea Neagră îndeplinește funcția de receptor și evacuator pentru apele provenite din precipitațiile căzute în bazinul hidrografic aferent de cca. 872 kmp.

(2) Apele pluviale de pe suprafața amprizei ajung în canal prin sistemul de rigole, șanțuri și podețe, iar cele din bazinul hidrografic adiacent – prin cele 22 văi afluențe cu scurgeri nepermanente și caracter torențial.

(3) Au fost realizate acumulări nepermanente prevăzute cu baraje de pământ, descărcători de suprafață și galerii de golire de fund fără vane de închidere – pe 9 văi mai importante.

20.2. Prin lucrările realizate în bazinul hidrografic, potrivit prevederilor din anexa 3 și anexa 16 a Decretului 300/1978, gradul de atenuare, pe ansamblu, obținut este de cca. 35%.

20.3. (1) Toate cele 22 văi afluențe racordate la canalul navigabil au zona terminală și gura de vărsare astfel realizată încât viteza transversală în secțiunea șenalului să nu depășească 0,3 m/s.

(2) Administrația are obligația de a marca/semnaliza zonele de debușare a văilor afluențe, potrivit reglementărilor de navigație și de a le menține în stare de funcționare potrivit proiectelor.

20.4. Exploatarea și întreținerea lucrărilor pentru regularizarea scurgerii apelor din bazinul hidrografic revine:

- CN - A.C.N. – SA Constanța pentru lucrările de racordare a văilor afluențe la canal, aflate pe teritoriul deținut de CN - A.C.N.;
- Administrația „Apele Române” – Direcția Apelor Dobrogea-Litoral, pentru acumulări nepermanente realizate/existente în vederea atenuării viiturilor, întreținerea scurgerilor pe toate văile, până la racordarea acestora cu lucrările canalului, la limita teritoriului CN - A.C.N.

20.5. Viiturile scurse pe văile afluențe racordate la bieful I al canalului sunt preluate pe Dunăre; cele receptate în bieful II sunt tranzitate până la ecluza Agigea unde sunt evacuate către mare folosindu-se două galerii de evacuare situate de o parte și de alta a ecluzelor și prevăzute fiecare cu câte o baterie de 4 sifoane, precum și 2 descărcători cu clapet; viiturile ce ajung în bieful III au acces direct în acvatoriul portului Constanța-Sud.

20.6. Exploatarea, întreținerea, reparațiile curente și capitale ale lucrărilor de regularizare a scurgerii apelor din bazinul hidrografic al canalului se realizează pe baza unor instrucțiuni concordate și însușite de către CN - A.C.N. – SA Constanța și Administrația „Apele Române” SA.

20.7. Administrația are obligația de a marca și semnaliza zonele de debușare a văilor afluențe, conform reglementărilor de navigație și de a le menține în stare de funcțiune.

CAP. 21. TRAVERSĂRI/SUBTRAVERSĂRI ALE CANALULUI NAVIGABIL

21.1. (1) Canalul Dunăre-Marea neagră este traversat de următoarele poduri:

- Pod rutier având 4 benzi de circulație situat la km pe canal 0+540 (63+870 – kilometraj de proiectare – execuție)
- Pod C.F. linie dublă pe direcția Constanța-Mangalia și acces în zona de sud a portului Constanța Sud - traversează canalul la capul aval al ecluzei Agigea la km 1+520 (km 62+890);
- Pod rutier pe DN 39 Constanța-Mangalia cu 4 benzi de circulație, peste portul de așteptare amonte a ecluzei Agigea, la km 2+593 (km 61+817);
- Pod rutier autostrada București – Constanța la km pe canal 18+492 (45+918)
- Pod de șosea pe DN 3 Ostrov-Constanța, 2 benzi de circulație ce traversează canalul la km 23+282 (km 24+042);
- Pod C.F. linie dublă pe direcția Medgidia-Negru Vodă cu acces la Fabrica de ciment, situat la km 36+322 (km 28+088);
- Pod rutier pe DJ 222 la Medgidia, cu patru benzi de circulație aflat la km 40+368 (km 24+042);
- Pod mixt C.F. linie dublă și rutier, două benzi de circulație, pe direcția București-Constanța, la capul amonte al ecluzei Cernavodă km 60+360 (km 40+050);
- Pod rutier peste canalul de aducțiune de la Cernavodă la km 2+380 al acestuia care asigură legătura cu DN Cernavodă-Basarabi;
- Pod C.F. linie dublă peste canalul de aducțiune de la Cernavodă de la km 1+800 al acestuia, pe linia București-Constanța;
- Pod de șosea acces oraș Cernavodă la stația de cale ferată și la autostrada Fetești-Cernavodă, 2 benzi de circulație, km pe canal 63+186 (1+224)

(2) Toate podurile realizate peste canalul navigabil au înălțimea liberă deasupra nivelului apelor cu asigurarea de 1%, $h = 17$ m. Toate aceste poduri nu au pile sau culei în șenalul navigabil.

Podurile executate în cadrul investiției Canal Dunăre-Marea Neagră sunt prevăzute cu cărucior de întreținere și exploatare pe deschiderea principală.

21.2. (1) În urma sistematizării rețelelor electrice canalul este traversat de 8 linii electrice aeriene cu tensiuni cuprinse între 20 și 700 KV și anume:

- LEA 110 KV Palas-Cumpăna-Ciocârlia, km 16+410 (km 48+000);
- LEA 110 KV Basarabi-Palas, km 24+410 (km 40+000);
- LEA 220 KV Basarabi-Gura Ialomiței, km 34+410 (km 30+000);
- LEA 110 KV Medgidia km 41+410 (km 23+000);
- LEA 110/20 KV Mircea Vodă, km 48+410 (km 16+000);
- LEA 400 KV Rusia-Bulgaria, km 50+410 (km 14+000);
- LEA 700 KV Rusia-Bulgaria, km 50+310 (km 13+900);
- LEA 110/20 KV Cernavodă, km 59+410 (km 5+000).

(2) Traversările liniilor electrice au înălțimea liberă între nivelul apei cu asigurarea de 1% și punctul cel mai de jos al conductorului electric cuprins între $H = 29$ și 41 m, în funcție de intensitatea curentului electric.

(3) În planșa nr.17 sunt prezentate liniile de transport energie electrică.

21.3. Canalul este subtraversat de către conducte pentru transport produse petroliere, gaze și apă astfel:

- Subtraversare conductă apă Φ 500 km 2+210 (km 62+200);
- Supratraversare pod rutier DN 39 – conducte apă potabilă și canalizare, km 2+593 (km 61+817);
- Subtraversare conductă motorină km 26+290 (km 38+120);
- Subtraversare conducte gaze Rusia-Bulgaria 2Φ 1200 mm, km 33+795 (km 30+815) și km 33+895 (km 30+715);
- Subtraversare conductă gaze km 35+130 (km 29+280);
- Supratraversare conducte apă, canal și gaze pe podul de la Medgidia, km 40+368 (km 24+042).

21.4. Orice lucrare de întreținere/intervenție la conductele ce traversează sau subtraversează canalul, precum și la liniile electrice aeriene se execută, pe zona de traversare, numai cu acordul și în condițiile precizate de către CN - ACN.

21.5. Dat fiind pericolul real de poluare pe care îl prezintă conductele pentru produse petroliere, precum și cele de canalizare, nu se vor mai emite avize pentru subtraversarea canalului cu conducte poluante.

Odată cu reparațiile capitale ale actualelor conducte pentru produse petroliere și de canalizare CN - A.C.N. va urmări adoptarea unor soluții care să evite subtraversarea, în vederea diminuării riscului de poluare.

PARTEA a IV-a DISPOZIȚII FINALE

CAP. 22. SEMNALIZAREA NAVIGAȚIEI. ALTE PREVEDERI

22.1. Semnalele pentru conducerea și dirijarea navigației pe canal sunt cele prevăzute de Regulamentul de Navigație pe Dunăre în sectorul românesc.

Eventualele modificări și completări ce vor interveni în sistemul de semnalizare vor fi aduse la cunoștința celor interesați prin avize către navigatori.

22.2. În măsura în care prin prezentul regulament nu se fac precizări și nu se dispune altfel, pe Canalul Dunăre-Marea Neagră se aplică prevederile Regulamentului de Navigație pe Dunăre în sectorul românesc.

CAP. 23. COMPLETĂRI ȘI DETALIERI ALE REGULAMENTULUI NECESARE DUPĂ APROBARE

23.1. (1) Pe parcursul exploatării canalului, CN – ACN poate aduce completări prezentului regulament pentru a-l pune în concordanță cu evoluția parametrilor tehnici și funcționali ai obiectivului și cu îmbunătățirile rezultate în urma mijloacelor noi intrate în dotare.

(2) Completările/modificările vor fi făcute în condițiile menținerii sau îmbunătățirii parametrilor funcționali aprobați și nu cu influențe negative privind acești parametri. Eventuale completări/modificări ale prezentului regulament care afectează parametrii aprobați ai canalului vor putea fi făcute numai în situații bine justificate și pe termene limitate, în scopul evitării unor accidente.

23.2. Pe baza datelor/elementelor obținute în timpul exploatării canalului, CN – ACN va dezvolta/detalia prevederile prezentului regulament întocmind instrucțiuni de exploatare și întreținere specifice pentru fiecare construcție/uvraj al canalului, inclusiv pentru instalațiile și dotările destinate prevenirii și combaterii poluării apei.

23.3. Beneficiarii de folosințe au obligația să elaboreze regulamente proprii și instrucțiuni de exploatare pentru activitățile, uvrajele și instalațiile ce le dețin și care funcționează în legătură/corelare cu schema hidrotehnică a canalului.

CAP. 24. PREJUDICIILE, RĂSPUNDERI

24.1. Prejudiciile aduse construcțiilor și instalațiilor canalului, lucrărilor și uvrajelor acestuia, obiectiv, dotărilor ce asigură exploatarea și întreținerea acestuia, precum și lucrărilor conexe și colaterale produse de către navele/convoaiele ce tranzitează canalul sau de către persoanele aflate la bord vor fi considerate prejudicii aduse Administrației Canalelor Navigabile și toate pagubele rezultate vor fi suportate de către deținătorii/armatorii respectivelor nave/convoaie care au provocat prejudiciile.

24.2. Prejudiciile produse de către persoane fizice prin sustrageri/deteriorări, sau alte acțiuni vor fi recuperate de la cei ce le-au produs, care vor suporta și rigorile legilor în vigoare.

24.3. Sunt considerate prejudicii și vor fi tratate ca atare și acțiunile persoanelor fizice sau juridice ce conduc la poluarea apelor canalului prin deversarea apelor uzate neepurate în canal sau pe văile afluate acestuia, precum și depozitarea, aruncarea, descărcarea de materiale poluante/deșeuri pe teritoriul canalului, pe zona de siguranță, precum și pe văile afluate la canal.

24.4. CN – ACN va solicita ca toate administrațiile / unitățile care au beneficiat de fonduri de investiție pentru amenajări conexe și colaterale să-și întrețină și să-și mențină în funcție respectivele obiective/uvraje la parametrii aprobați.

24.4. Încălcarea prevederilor prezentului regulament atrage, pentru cei vinovați, răspundere disciplinară, contravențională, materială, civilă sau penală, după caz.

ÎNTOCMIT,
ȘEF PROIECT COMPLEX
Ing. C. Avădanei