

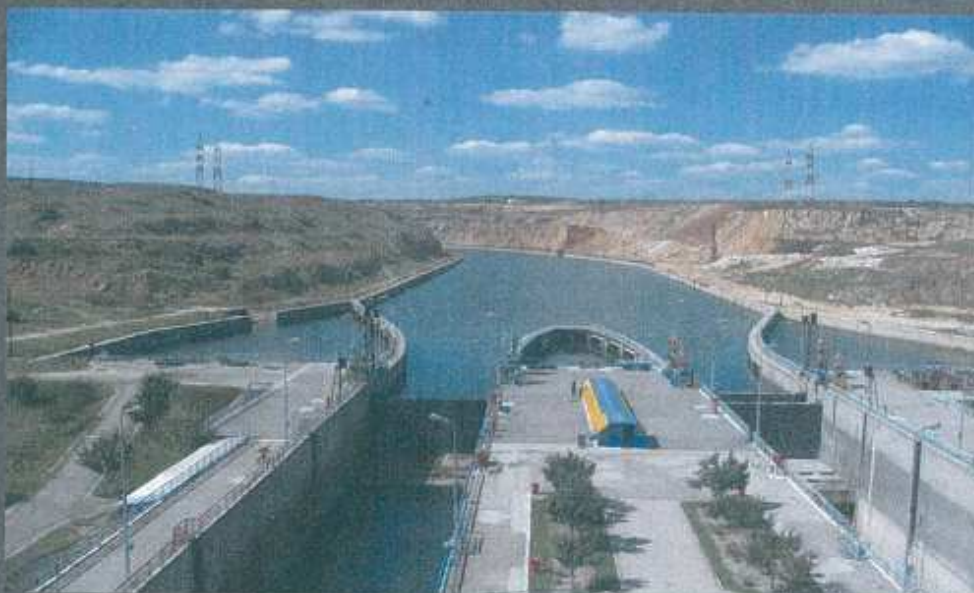
CLIENT:

C.N. ADMINISTRAȚIA CANALELOR NAVIGABILE S.A.  
CONSTANȚA

# REGULAMENT DE EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE CANAL POARTA ALBA – MIDIA, NAVODARI

REACTUALIZARE - 2012

Divizia Lucrari Hidrotehnice si Portuare Fluviale



Contract: 8269/3646/III/23

Data: 2012 – Redactare finala

PROIECTANT:



# IPTANA S.A.

INSTITUTUL DE PROIECTARI PENTRU  
TRANSPORTURI AUTO,NAVALE SI AERIENE



## 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 POARTA ALBĂ – MIDIA, NĂVODARI

REACTUALIZARE 2012

Beneficiar: CN – ADMINISTRAȚIA CANALELOR NAVIGABILE – SA  
Contract nr.: 8269/3646/III/23  
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 finală -

# CANALUL POARTA ALBĂ – MIDIA, NĂVODARI

## REGULAMENT DE EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE

### CONȚINUTUL REGULAMENTULUI

	<u>Pagina</u>
<b>PARTEA I. CADRUL GENERAL</b>	<b>4</b>
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. Prevederile generale privind lucrările de întreținere și reparații pe canal	10
Cap.5. Măsuri de tehnica securității muncii	12
Cap.6. Măsuri pentru prevenirea și stingerea incendiilor	12
<b>PARTEA II. EXPLOATAREA ȘI ÎNTREȚINEREA CANALULUI</b>	<b>14</b>
Cap.7. Canalul navigabil. Văile afluate	14
Cap.8. Protecții, consolidări, apărări pe taluzuri	17
Cap.9. Noduri hidrotehnice. Ecluze	19
Cap.10. Descărcătorul de ape mari din Lacul Tașaul (Năvodari)	22
Cap.11. Porturile canalului	22
Cap.12. Drumuri și poduri	24
Cap.13. Instalații de telecomunicații și fluxul informațional	25
<b>PARTEA III. FOLOSINȚELE CANALULUI POARTA ALBĂ – MIDIA, NĂVODARI</b>	<b>27</b>
Cap.14. Navigația pe Canalul Poarta Albă – Midia, Năvodari	27
Cap.15. Sursă de apă pentru unitățile producătoare de energie electrică	33
Cap.16. Sursă de apă pentru irigații	34
Cap.17. Sursă de apă pentru alimentările cu apă potabilă și industrială	34

	<u>Pagina</u>
Cap.18. Receptor pentru apele uzate	35
Cap.19. Regularizarea scurgerii apelor din bazinul hidrografic al canalului	36
Cap.20. Lucrări care traversează/subtraversează canalul navigabil	36
<b>PARTEA IV. DISPOZIȚII FINALE</b>	<b>38</b>
Cap.21. Semnalizarea navigației. Alte prevederi	38
Cap.22. Completări și detalieri ale regulamentului	38
Cap.23. Prejudicii. Răspunderi	38
LISTA ANEXELOR	40
LISTA PLANURILOR	58



## **PARTEA I**

### **CADRUL GENERAL**

#### **CAP. 1. DEFINIȚII, TERMINOLOGIE**

**1.1.** Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari este cale navigabilă națională a României aflată sub suveranitatea și jurisdicția exclusivă a statului român. El reprezintă ramura de Nord a Canalului Dunăre – Marea Neagră.

**1.2.** Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari racordează la Dunăre portul maritim Midia, iar o ramură a sa pătrunde pe la limita sud-estică a lacului Tașaul (Năvodari) până în zona Luminița, unde a fost amenajat un port fluvial.

**1.3.** Traseul Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari este prezentat în planșa nr. 1, iar chema hidrotehnică, respectiv profilul longitudinal prin axul canalului este arătat în planșa nr. 2. El a fost deschis navigației la 26 octombrie 1987.

**1.4.** Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari are funcțiuni complexe și anume: navigația, gospodărirea apelor, alimentări cu apă potabilă și industrială, evacuarea viiturilor provenite din precipitațiile căzute în bazinul hidrografic.

**1.5.** Prezentul regulament are ca obiect precizarea cadrului în care se realizează exploatarea și întreținerea complexului de lucrări ce alcătuiesc Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari, în vederea asigurării funcționării corecte a tuturor uvrajelor și a obiectivului în ansamblul său, cu toate folosințele acestuia.

**1.6.** Regulamentul este necesar unității care administrează, exploatează și întreține canalul și uvrajele ce compun obiectivul, precum și beneficiarilor de folosințe ai canalului.

Aplicarea lui este obligatorie, pentru funcționarea întregului obiectiv și a fiecărui uvraj în parte cu instalațiile și echipamentele aferente, la parametrii aprobați.

**1.7.** Administrarea, exploatarea și întreținerea Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari se realizează în condițiile legii, de către Compania Națională – Administrația Canalelor Navigabile S.A. Constanța, denumită în cele ce urmează „A.C.N.” sau „Administrația”.

**1.8.** La întocmirea prezentului regulament au fost avute în vedere documentațiile tehnice pe baza cărora s-a realizat Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari, experiența acumulată în exploatarea obiectivului, precum și următoarele reglementări:

- Regulile de navigație pe Canalul Dunăre-Marea Neagră și Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari, publicate în Monitorul Oficial al României nr. 346 din 17.04.2006;
- Regulamentul de navigație pe Dunăre;
- Regulamentul de gospodărire calitativă și cantitativă a apelor și flux informațional pe Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari.

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

**1.10.** Pentru precizarea amplasamentului unor lucrări sau obiecte ale canalului, în prezentul regulament se folosește atât kilometrajul de navigație, adică cu km 0 în axul căii navigabile, în acvatoriul bazinului fluvio-maritim al portului Midia și punct final la km 27+500 la

intersecția axului acestei căi navigabile cu axul șenalului navigabil al Canalului Dunăre-Marea Neagră, cât și kilometrajul utilizat la proiectarea și execuția obiectivului, adică cu km 0 la plecarea din axul Canalului Dunăre-Marea Neagră. Kilometrajul dat în paranteze este cel folosit la proiectare și execuție, cu km 0 la desprinderea din șenalul navigabil al Canalului Dunăre-Marea Neagră.

**1.11.** Teritoriul care aparține Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari este cel delimitat prin documentele de exproprieri. Acest teritoriu face parte din domeniul public al statului, concesionat către A.C.N.

**1.12 (1).** Prin Legea nr. 55/2002 a fost delimitată zona de siguranță și zona de protecție a canalelor navigabile, potrivit planșei 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, formează – potrivit Legii 55/2002 – zonă de protecție a canalului, indiferent de forma de proprietate a acestor terenuri.

**1.13.** 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 CN - A.C.N., în condițiile legislației în vigoare.

**1.14.** Accesul persoanelor, mijloacelor de transport sau utilajelor pe zona de siguranță, pe ampriză precum și pe terenul ce aparține canalului se face numai cu aprobarea prealabilă a CN - A.C.N. Astfel de operatori se vor da numai celor care execută lucrări de întreținere / refacere / dezvoltare aferente canalului navigabil.

**1.15.** Amplasarea oricărei construcții sau instalații în zona de protecție a canalului poate fi făcută potrivit Legii 55/2002, 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.

**1.16. (1)** Potrivit Legii privind calitatea în construcții nr. 10/1995, intervențiile asupra canalului navigabil, sau asupra unor obiecte sau părți de obiect sub forma de lucrări de reconstrucție, intervenții 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.

(2) Prevederile alineatului (1) se aplică și construcțiilor amplasate în condițiile prevăzute la art. 1.15.

**1.17.** Prevederile prezentului regulament sunt obligatorii atât pentru CN - A.C.N. cât și pentru toți utilizatorii/beneficiarii de folosințe. 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.

**1.18.** Prevederile din reglementările anterioare datei de 1 octombrie 2012, care nu concordă sau contravin celor stipulate în prezentul regulament nu vor fi luate în considerare. În toate aceste situații prevalează prevederile prezentului regulament.

## **CAP. 2. PRINCIPALELE CARACTERISTICI CONSTRUCTIVE ALE CANALULUI**

**2.1. (1)** Principalele caracteristici constructive ale Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari au fost stabilite ținând seama de elementele precizate în cele ce urmează:

- Convoiul de calcul alcătuit dintr-o barjă de 3000 tone cu împingătorul aferent, ale cărui dimensiuni de gabarit sunt:

- lungimea L = 119,50 m
- lățimea B = 11,40 m
- pescajul T = 3,80 m.

● Pe canal pot circula și nave fluviale sau nave maritime ce se deplasează independent, cu condiția ca acestea să nu depășească următoarele gabarite:

- lungimea L = 120,00 m
- lățimea B = 11,50 m
- pescajul T = 4,25 m
- înălțimea maximă de la linia de plutire până la cel mai înalt punct 12,50 m.

(2). 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/oră solicită lucrările de protecție și apărare a taluzurilor la eforturi mai mari decât cele luate în calcul la dimensionarea lor și conduce, în final, la degradarea prematură a acestora.

**2.2.** (1) Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari urmărește Valea Adâncă (Nazarcea), traversează platoul de la Ovidiu prin zona carierei de calcar, se înscrie pe la limita de Nord a lacului Siutghiol (Mamaia) și debușează în acvatoriul portului maritim Midia. O ramură a canalului pătrunde în lacul Tașaul (Năvodari), până în portul Luminița (planșa nr. 1).

(2) Lungimea canalului de la desprinderea din Canalul Dunăre – Marea Neagră, până în acvatoriul portului Midia este de 27,500 km, iar ramura de Est, prin lacul Tașaul (Năvodari) măsoară 5 km.

**2.3.** (1) Schema hidrotehnică adoptată prevede prelungirea nivelului apei din bieful II al Canalului Dunăre – Marea Neagră, până după traversarea zonei de platou, la ecluza Ovidiu, unde acest nivel coboară de la cota +7,50 mrMB la cota +1,25 mrMB cât este nivelul mediu de exploatare al lacurilor Siutghiol (Mamaia) și Tașaul (Năvodari). Pe ramura ce face legătura cu acvatoriul portului Midia s-a realizat ecluza Midia - Năvodari care permite racordarea canalului cu nivelul Mării Negre (planșa nr. 2).

(2) Canalul are 3 biefuri:

- bieful I, de la desprinderea din bieful II al Canalului Dunăre-Marea Neagră, până la capul amonte al ecluzei Ovidiu, cu lungimea de 15,230 km;
- bieful II, între capul aval al ecluzei Ovidiu și capul amonte al ecluzei Midia - Năvodari, cu lungimea de 10,041 km;
- bieful III, între capul aval al ecluzei Midia - Năvodari și acvatoriul portului maritim Midia, cu lungimea de 1,834 km.

**2.4.** (1) Secțiunea canalului este trapezoidală, cu excepția zonei platoului de la Ovidiu, unde această secțiune este dreptunghiulară, fiind realizată între ziduri de sprijin.

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

- pe zonele cu secțiunea trapezoidală și taluzul 1:4,5 și 1:4 36,00 m
- pe zonele cu secțiunea trapezoidală și taluzul 1:2 și 1:1 42,40 m, respectiv 47,00 m
- pe zonele cu secțiunea dreptunghiulară 50,00 m
- în porturile de așteptare ale ecluzelor, între construcțiile de acostare 90,00 m
- pe bieful III, pe racordul cu portul Midia 90,00 m ...150,00 m

(3) Secțiunile caracteristici în lungul canalului navigabil sunt prezentate în planșa 3.

**2.5.** Raza minimă a curbelor de racordare a aliniamentelor este de 1000 m. În curbele cu raza minimă de 1000 m, lățimea la fundul canalului, menționată la pct. 2.3 se sporește cu 8,0 m,

pentru fiecare sens de navigație. În curbele cu raza de 6.000 m supralărgirea, pentru fiecare sens de navigație, este de 1,5 m. În curbele cu raza cuprinsă între 1000 și 6.000 m supralărgirea a fost dată prin interpolare. Curbele având raza peste 6.000 m nu necesită supralărgiri.

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

Specificație	UM	Bief I	Bief II	Bief III
0	1	2	3	4
Nivel maxim cu asigurarea de 1%	mrMB	+8,50	+2,00	0,50
Nivel normal/mediu*	mrMB	+7,50*	+1,25	-0,50
Nivel normal minim	mrMB	+7,00	+1,00	-1,10
Nivel minim excepțional	mrMB	+6,00	+1,00	-1,10
Cotă fund canal	mrMB	+2,00	-4,25	-6,60
Adâncimea apei - la nivel normal/mediu	mrMB	5,50	5,50	5,50
- la nivel minim	mrMB	5,00	5,25	5,00
Capacitatea de tranzitare a apei - la nivel normal/mediu	m <sup>3</sup> /s	225	51,0	50,5
- la nivel minim	m <sup>3</sup> /s	42	38,2	37,5

\*) Nivelul de exploatare maxim în bieful I este +8,00 mrMB

**2.7.** Înălțimea liberă sub poduri, peste nivelul cu asigurarea de 1%, este de 12,50 m. Aceeași înălțime liberă, la care se adaugă spațiul de siguranță calculat în funcție de intensitatea tensiunii electrice, a fost adoptată și la traversarea liniilor de transport energie electrică ce traversează canalul.

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

- Ovidiu – cap amonte km 12+270 (15+230);
- Midia - Năvodari – cap amonte km 2+023 (25+477).

(2) Dimensiunile utile ale sasurilor de ecluzare:

- lungimea 145,00 m
- lățimea 12,50 m
- adâncimea apei pe prag, la nivel normal de exploatare 6,00 m.

(3) Fiecare ecluză dispune de porturi de așteptare, numite și avanporturi, situate în amonte și aval. Dimensionarea lor are în vedere posibilitatea acostării convoaielor înainte de intrarea sau după ieșirea din ecluză.

**2.9.** Porturile pe canal sunt situate astfel:

- Ovidiu - la km 11+000 (km 16+500), cu o suprafață a platformelor de 3,6 ha;
- Luminița – în lacul Tașaul (Năvodari), cu suprafața acvatoriului de 25 ha și a platformelor portuare de 6,1 ha.

**2.10.** Alte construcții care asigură funcționarea canalului:

- Stăvilarul prin care se realizează tranzitarea gravitațională a apei din lacul Tașaul (Năvodari) în bieful II al canalului;
- Instalațiile și galeriile pentru evacuarea apelor mari realizate la ecluza Midia - Năvodari 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 (+1,25 mrMB);
- Antenele radio și Tv realizate în puncte special alese;

**2.11. (1)** În corelare cu obiectivul Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari au fost realizate, de asemenea, unele lucrări colaterale a căror funcționare trebuie coordonată, în mod obligatoriu, cu cea a canalului navigabil, astfel încât exploatarea obiectivului, indicatorii săi tehnico-economici și calitatea apei să nu fie afectate sub nici o formă.



(2) Între lucrările colaterale prevăzute se menționează:

- centralele hidroelectrice de la capul aval al ecluzelor de la Ovidiu (nefinalizate);
- 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 a căilor de comunicație, a conductelor, a liniilor electrice și de telecomunicații, respectiv subtraversarea canalului de către conducte.

**2.12.** Potrivit caracteristicilor constructive realizate, Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari este o cale navigabilă care, în conformitate cu normele adoptate de Conferința Europeană a Miniștrilor Transporturilor din 1992, corespunde clasei a V-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 (E 80-14-01).

### **CAP. 3. ADMINISTRAȚIA CANALELOR NAVIGABILE. UNITĂȚI BENEFICIARE**

**3.1.** Compania Națională – Administrația Canalelor Navigabile S.A. (CN - A.C.N.), 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 tranzitarea navelor/convoaielor de barje pe canal, prin ecluze și operarea lor în porturi, în conformitate cu prevederile specifice ale reglementărilor de navigație și ale contractelor directe;
- asigură exploatarea, întreținerea, repararea și modernizarea canalului navigabil, a ecluzelor, porturilor, construcțiilor și instalațiilor canalului, a întregului complex de lucrări ce compun obiectivul, inclusiv cele 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, radio, fax, telex, 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 și de reglementările în vigoare. Asigură, de asemenea, scurgerea și tranzitarea viiturilor din bazinul hidrografic, potrivit reglementărilor specifice;
- asigură efectuarea dragajului de întreținere și menținerea adâncimilor prevăzute, inclusiv la racordarea canalului cu bazinul fluvio-maritim al portului Midia, astfel încât prelevarea debitelor de apă din canal, să se realizeze în condițiile satisfacerii folosințelor, potrivit prevederilor contractelor perfectate;
- pune la dispoziția utilizatorilor, prin contracte de închiriere sau asociere, infrastructura transportului naval;
- asigură serviciile tehnice necesare pentru furnizarea apei pentru irigații și industrie, precum și a apei potabile și efectuează 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 / modernizare a construcțiilor / uvrajelor aflate în 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 - apa necesară procesului tehnologic de producție sau poate descărca în canal, prin construcțiile special amenajate ape uzate – epurate mecanic și biologic - convențional curate sau, poate folosi unele din construcțiile și instalațiile canalului.

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

**3.4.** (1) Serviciile/facilitățile oferite de Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari se obțin la cererea beneficiarilor adresată către CN - A.C.N. Pentru serviciile, facilitățile sau asistența acordată, Administrația percepe taxe/aplică tarife, în conformitate cu reglementările în vigoare.

(2) Beneficiarii ce folosesc canalul pentru navigație au obligația să avizeze Dispeceratul Central al CN – ACN – cu 24 ore înainte de intrarea pe canal, cu privire la sosirea navelor/convoaielor care urmează să tranziteze canalul, să transmită toate informațiile solicitate și să pună la dispoziția organelor abilitate documentele navei/navelor și ale mărfii transportate, potrivit reglementărilor în vigoare.

Dacă se transportă mărfuri periculoase, acordul de tranzitare se solicită cu 10 zile înainte de sosirea navei/ convoiului în zonă.

(3) Beneficiarii ce prelevă apă din canal sau cei care folosesc canalul drept receptor pentru evacuarea apelor curate, nepoluate, sunt obligați să dispună de contracte cu CN – ACN. În cazul când se constată că beneficiarii prelevă apă din canal/deversează apă în canal fără contract sau fără respectarea clauzelor acestuia, CN – ACN va sista imediat prelevarea/deversarea și va solicita despăguburi atât pentru administrație, cât și pentru pagubele produse celorlalți beneficiari.

**3.5.** Periodic, în funcție de rezultatele măsurărilor hidrografice, Administrația 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 părțile interesate.

**3.6.** Administrația are obligația de a întocmi programe pentru finalizarea lucrărilor rămase de executat în funcție de priorități și de a le actualiza periodic, 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;

- construcțiile pentru captarea apelor subterane, a descărcătorilor în trepte și a sistemului rigolelor și șanțurilor pentru conducerea și evacuarea apelor de pe taluzuri și de pe platforma de la cota +10 mrMB și +4,50 mrMB;
- finalizarea lucrărilor pentru racordarea văilor afluate la canal;
- amenajarea drumurilor pentru intervenții de urgență, exploatare, întreținere și acces la lucrările canalului, precum și a parapeților la poduri;
- realizarea scărilor metalice de salvare pe zonele unde secțiunea udată a canalului este dreptunghiulară etc.

**3.7.** (1) Administrația 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 funcțiune 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 de ape uzate, neepurate în canal, precum și pentru interzicerea depozitării gunoaielor, reziduurilor industriale, a molozului și altor deșeuri pe teritoriul canalului și pe zonele de protecție a canalului;
- măsuri pentru stoparea dezvoltării vegetației arborescente și a stufărișului de pe platforma de cotă +10 mrMB și +4,50 mrMB, de pe diguri și de pe taluzurile interioare sub cota +10 mrMB, precum și înlăturarea celei existente pe aceste suprafețe;
- asigurarea funcționării corespunzătoare a perdelelor de aer comprimat de la ecluza Năvodari și refacerea perdelelor silvice de protecție din lungul canalului;
- măsuri pentru plantarea și înierbarea taluzurilor de debleu;
- funcționarea agregatelor și instalațiilor ce asigură funcționarea optimă a perdelelor de aer de la ecluzele Midia - Năvodari
- inițierea programului de urmărire a variației nivelurilor apelor subterane prin sistemul puțurilor piezometrice realizate în vederea prevenirii fenomenelor de instabilitate.

**3.8.** Toți beneficiarii lucrărilor care folosesc serviciile canalului au obligația ca la solicitarea Administrației, să participe la întâlniri de lucru pentru soluționarea 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 șenal, precum și în zonele cu depuneri aluvionare;
- 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 de pe drumurile de intervenții de urgență și exploatare/întreținere din lungul canalului;
- menținerea în stare de viabilitate a tuturor drumurilor pentru intervenții de urgență și exploatare din lungul canalului, precum și a celor de acces la obiectivele acestuia;
- controlul și verificarea periodică a instalațiilor de semnalizare și dirijare a traficului;
- verificarea periodică și menținerea în stare de perfectă funcționare a instalațiilor și echipamentelor ce asigură energia electrică, sistemul de telecomunicații și flux informațional, precum și celui de gospodărire a apelor

**4.3.** (1) Întreținerea șenalului navigabil are în vedere, în principal, menținerea secțiunii udate la parametri aprobați prin dragarea periodică a materialului aluvionar depus pe secțiunea canalului și în bazinele portuare. Perioadele de dragare se stabilesc astfel încât aluviunile depuse pe fundul canalului să nu depășească grosimea de 0,75 m ... max. 1,00 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 al 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 lucrărilor va fi anunțat radiotelefonice de către dispeceratul de navigație cu privire la 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 acestora se stabilește, în mod curent, prin vizualizarea lor, prin măsurători și verificarea stării tehnice, comparativ cu prevederile proiectelor.

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

**4.6.** Dispeceratul de navigație din cadrul CN – ACN va semnaliza navigatorilor prin avize, eventualele restricții, respectiv modificări ale condițiilor de navigație intervenite datorită acestor situații.

**4.7.** Administrația va lua măsuri de întreținere și refacere a taluzurilor canalului și lucrărilor de captare și conducere a apelor, precum și a celor de consolidare, de menținere a drumurilor în stare practicabilă prin refacerea împietuirii, acolo unde se constată gropi, fâgașe, bălțiri.

**4.8.** Administrația urmează să întrețină și să ia măsuri pentru reabilitarea racordărilor văilor afluate la canal, pentru prevenirea unor colmatări la debușarea acestora.

**4.9.** Întreținerea și repararea nodurilor hidrotehnice de la Ovidiu și Midia - Năvodari se organizează prin compartimentele de resort, pe baza observațiilor și constatările efectuate pe

parcursul urmăririi comportării în exploatare, inclusiv investigații, măsurători și studii de specialitate.

**4.10.** Administrația 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.

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

**4.12.** 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. asigura întreținerea și exploatarea canalului navigabil, precum și lucrările de reparații ale acestuia sau ale uvrajelor componente, fie direct fie prin unități/agenți economici autorizați/ specializați, pe bază de contract.

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

**5.2.** (1) Administrația 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 ce se impun în scopul evitării accidentelor de muncă, a incendiilor și exploziilor, a îmbolnăvirilor profesionale și pentru asigurarea securității personalului, a instalațiilor și de protecție a mediului.

(2) În situația când lucrările se execută de către CN – ACN, 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 pentru prevenirea și stingerea incendiilor.

**6.2.** (1) În cazul izbucnirii unor incendii, până la sosirea personalului autorizat / unităților specializate, se va acționa cu personalul din subordine pentru limitarea / stingerea acestuia, fiind interzisă încetarea acțiunii înainte de stabilizarea situației.

(2) Intervenția pentru stingerea incendiilor la obiectele/uvrajele canalului aflate în exploatarea și întreținerea Administrației, la ecluze și porturi, este organizată de CN - A.C.N. pe baza convențiilor/contractelor încheiate cu unități specializate, autorizate.

**6.3.** Navele aflate în tranzit pe canal, cele aflate în radă, acostate în porturi sau porturile de așteptare ale ecluzelor vor fi dotate corespunzător astfel ca acestea să poată face față eventualelor incendii apărute la bord.

**6.4.** Conducerea operațiunilor de stins incendiu la nave sau la obiectivele canalului se exercită de către comandamentul constituit de Administrație, potrivit planurilor de apărare împotriva incendiilor întocmite de aceasta și aprobat de conducerea Administrației.

**6.5.** 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.

**6.6.** Mijloacele de stins incendii trebuie să fie funcționale, libere și ușor accesibile.



**6.7.** Orice persoană care observă un incendiu are obligația ca prin orice mijloc, să anunțe Administrația și pompierii militari și trebuie să ia măsuri conform posibilităților, pentru limitarea și stingerea incendiului.

**6.8.** 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.

**6.9.** 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.

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

**6.11.** 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 incendiu apărut la navele aflate în tranzit pe canalul navigabil sau în porturile acestuia.

**6.12.** În contractele încheiate de Administrație cu persoane fizice sau juridice în vederea exploatării 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.

**6.13.** 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.

**6.14.** Administrația 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.

**6.15.** Administrația va elabora programe anuale privind întreținerea și repararea mijloacelor existente, precum și dotarea cu noi mijloace de prevenire și stingerea incendiilor. Sumele necesare vor fi prevăzute în bugetul de venituri și cheltuieli.

**6.16.** Administrația va menține degajate și în stare de circulație toate accesele la obiectivele/uvrajele canalului, precum și drumurile de exploatare și întreținere din lungul căii navigabile pentru a permite intervenția nestingerită a pompierilor, a mijloacelor de stins incendii și a personalului propriu, autorizat să participe, în caz de necesitate, la astfel de acțiuni.

**6.17.** La fiecare ecluză este prevăzut un sistem de instalații pentru stingerea incendiilor care pot apare la instalațiile ecluzei sau în cazul apariției unui incendiu la bordul unei nave aflate în curs de ecluzare.

**6.18.** 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 acumulatori;
- poduri și galerii de cabluri electrice.

## **PARTEA a II-a**

### **EXPLOATAREA ȘI ÎNTREȚINEREA LUCRĂRILOR CANALULUI**

#### **CAP. 7. CANALUL NAVIGABIL. VĂILE AFLUENTE**

**7.1.** Elementele geometrice ale traseului canalului în plan și în profil transversal sunt cele prezentate la cap. 2 din prezentul regulament. Aceste caracteristici permit ca navigația convoaielor alcătuite dintr-o barjă de 3.000 tone cu împingător, respectiv a navelor fluvio-maritime cu dimensiunile maxime de gabarit precizate din prezentul regulament la pct. 2.1. să se desfășoare simultan pe canal, în ambele sensuri,.

**7.2.** Secțiunile caracteristice în lungul canalului navigabil sunt cele prezentate la punctul 2.4 din prezentul regulament.

**7.3.** Schema hidrotehnică complexă a canalului navigabil a fost astfel stabilită încât aceasta să poată face față, în condiții optime, următoarelor funcțiuni:

- cale navigabilă;
- sursă de apă pentru irigații, industrie, alimentare cu apă în vederea potabilizării;
- receptor pentru apele uzate epurate;
- de regularizare a scurgerii apelor pluviale din bazinul hidrografic propriu;
- de apărare împotriva inundațiilor.

**7.4.** În exploatarea curentă navigația este folosită prioritară și se desfășoară potrivit celor precizate la cap. 14 din prezentul regulament.

**7.5.** (1) Debitul de apă pentru satisfacerea folosințelor menționate la pct. 7.3 provine gravitațional din bieful II al Canalului Dunăre – Marea Neagră, din aportul văilor afluate, din exfiltrații și din precipitațiile căzute în bazinul hidrografic.

(2) Debitul de apă solicitat de beneficiarii de folosințe sunt arătate în partea a III-a a prezentului regulament. Detalierea consumurilor este prezentată în regulamentul de gospodărire a apelor.

(3) Nivelurile caracteristice și capacitatea de tranzitare ale apei pe fiecare bief al canalului sunt notate la cap.2 pct. 2.6.

**7.6.** 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 energetice de la CNE Cernavodă);
- temperaturile scăzute ale aerului, când echipamentele ecluzelor nu mai funcționează corespunzător (în general sub  $-12^{\circ}\text{C}$ );
- formarea podurilor de gheață pe canal;
- viteze ale vântului mai mari de 14 m/s;
- seceta prelungită care afectează nivelul normal de exploatare;
- temperaturile ridicate ale apei;
- viiturile mari pe Dunăre sau în bieful II al Canalului Dunăre-Marea Neagră;

- poluări accidentale pe canal sau în bieful II al Canalului Dunăre-Marea Neagră;
- producerea unor ploi generalizate sau parțial generalizate în bazinul hidrografic al canalului sau în bieful II al Canalului Dunăre-Marea Neagră, cu asigurarea de calcul de 1% sau de verificare de 0,1% 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 stufigolă în secțiunea canalului.

7.7. În situațiile prevăzute la punctul 7.6 Administrația va lua măsurile precizate în cele ce urmează.

(1) La formarea ceței datorată descărcării de apă caldă provenită de la CNE Cernavodă, dispeceratul CN - A.C.N. va cere dispeceratului C.N.E. întreruperea imediată a descărcării, 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 poate fi folosită pentru irigații.

(2) În cazul temperaturilor scăzute, când echipamentele ecluzelor nu mai funcționează corect, respectiv în situația podurilor de gheață formate pe canal, precum și în cazul poluării accidentale, navigația pe canal se întrerupe și se procedează conform prevederilor de la cap.14 Partea III a prezentului regulament.

(3) Dacă nivelul normal de exploatare al apei în canal este afectat de secetă prelungită, sau când temperatura apei canalului, depășește 25°C la punctele de prelevare din canalul navigabil, Administrația va înștiința beneficiarii de folosințe privind situația intervenită și va opri/restricționa livrările de apă pentru irigații. 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 I către nivelul maxim de exploatare, se va proceda după cum urmează:

- dacă nivelul apei în bieful 1 al canalului depășește cota +8,00 mrMB, Dispeceratul Central CN – ACN va cere dispeceratului CNE Cernavodă întreruperea oricărei deversări ale apelor de răcire în bieful 2 al Canalului Dunăre – Marea Neagră, 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 măsuri pentru reducerea vitezei de navigație pentru convoaiele/navele aflate în marș pe canal și pentru intrarea în funcțiune a sistemului de evacuare ape mari de la ecluze;
- la depășirea cotei +8,50 mrMB navigația va fi oprită, iar canalul preia, cu prioritate, funcția de evacuator de ape mari;
- navigația pe canal va fi oprită pentru navele ce urmează să folosească în continuarea în parcursul lor, Canalul Dunăre – Marea Neagră, dacă o astfel de interdicție este luată pe acest canal;
- navigația va fi oprită, de asemenea, atunci când în bieful II al Canalului Poarta Albă – Midia, Năvodari apa depășește cota +2,00 mrMB.

Procedurile de urmat în cazul apelor mari sunt cele prevăzute în Regulamentul pentru gospodărirea cantitativă și calitativă a apelor Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari.

**7.8.** Pentru asigurarea stabilității lucrărilor de protecție, susținere și apărare, prevăzute pe secțiunea udată a canalului, coborârea nivelului apei din biefurile canalului se face treptat, cu viteza de coborâre de cel mult 4 cm/oră.

**7.9.** 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.

**7.10.** Administrația 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 creșcuți în spatele zidurilor de sprijin și de pe taluzurile interioare ale digurilor canalului navigabil.

**7.11.** (1) La canalul navigabil sunt racordate 13 văi afluențe. Amplasamentul acestora este arătat în planșa 4.

(2) Debitul de apă ce pot ajunge în canal pe văile afluențe și pe versanții direcți sunt prezentate în Regulamentul pentru gospodărirea cantitativă și calitativă a apelor Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari.

**7.12.** Construcțiile pentru racordarea văilor afluențe la canal au fost realizate 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.

**7.13.** (1) Administrația va efectua periodic măsurători hidrografice, va verifica secțiunea canalului, respectiv șenalul navigabil la desprinderea din Canalul Dunăre-Marea Neagră, precum și pe tot traseul canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari, inclusiv pe zonele de racordare a văilor afluențe. Administrația va organiza, de asemenea, evidența depunerilor și se va îngriji de decolmatarea acestora și executarea dragajelor corespunzătoare.

(2) CN – ACN va efectua periodic măsurători hidrografice și va verifica secțiunea canalului respectiv șenalul navigabil pe tot traseul canalului. Se va acorda o atenție specială zonelor de racord și se va îngriji de întocmirea documentațiilor tehnice, respectiv de executarea lucrărilor ce se impun.

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

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

- distanța pe orizontală până la care se poate apropia draga și/sau orice alt utilaj plutitor față de zidurile de sprijin 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 udată a canalului;
- dragajul pe adâncime se face până la nivelul fundului canalului (+2,00 mrMB pe bieful I, -4,25 mrMB pe bieful II și -6,60 mrMJB pe bieful III), toleranțele maxime admise fiind de  $\pm 20$  cm.

**7.15.** Administrația asigură întreținerea și exploatarea canalului navigabil astfel încât pe întreaga sa lungime secțiunea proiectată a acestuia să fie liberă, navigația să se poată desfășura fără nici un impediment, iar construcțiile/uvrajele canalului să fie permanent în stare corespunzătoare de funcționare.

**7.16.** 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, în nici o situație +1,00 m față de cota din proiect.

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

**7.18.** 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 0,50 m.

**7.19.** (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 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 și cu avizul Dispeceratului Central CN – ACN.

**7.20.** 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) Secțiunea transversală a canalului navigabil a fost stabilită ținând seama de condițiile geomorfologice, geotehnice și hidrogeologice ale zonei traversate. Ea este trapezoidală în cazul pământurilor coezive sau când această secțiune se realizează între diguri și dreptunghiulară, în cazul secțiunii realizate în calcare.

(2) Stabilitatea secțiunii canalului este asigurată prin lucrări de apărare și consolidare ale căror tipuri au fost stabilite în proiectele de execuție.

**8.2.** Lucrările pentru asigurarea stabilității secțiunii udate a canalului, respectiv pentru apărarea și protecția taluzurilor au fost prevăzute/realizate potrivit celor precizate în cele ce urmează:

- Începând de la desprinderea din Canalul Dunăre – Marea Neagră între km 27+500 și km 20+380 (km de proiectare / execuție 0+000 – 7+120), pe Valea Adâncă, secțiunea canalului este trapezoidală, iar taluzurile interioare sunt protejate/apărate – inclusiv pe zona de acțiune a valurilor cu prism din anrocamente pe saltea din fascine sau pereu din piatră brută pe saltea din fascine.
- În traversarea crestei de la Ovidiu km 20+380 și km 12+680 (km de proiectare/ execuție 7+120 – 14+820) secțiunea canalului este dreptunghiulară, iar taluzurile sub cota +9,00 mrMB sunt apărate/protejate cu zoduri din beton.
- În bieful II, în traversarea lacului Sutghiol (Mamaia) ca și pe zona dintre lacurile Sutghiol (Mamaia) și Tașaul (Năvodari) secțiunea canalului este trapezoidală, iar taluzurile interioare sunt protejate/apărate cu pereu din piatră brută pe saltea de fascine sau prism din anrocamente pe saltea de fascine.
- În traversarea lacului Tașaul (Năvodari), pe zona de racord la ecluza Midia – Năvodari, precum și în bazinul fluvio-maritim al portului Midia au fost realizate diguri din anrocamente pe saltea de fascine pentru a asigura delimitarea șenalului navigabil.
- Taluzurile interioare aflate peste nivelul de acțiune a valurilor și anume între cotele +9,00 și +10,00 mrMB pe bieful I și respectiv între cotele +3,50 și 4,50 mrMB pe



bieful II, au fost protejate cu carioaje din elemente lineare din beton și înșământare/înierbare.

**8.3.** Factorii care influențează negativ 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 mari decât cele luate în considerare (8 – 9 km/h);
- acțiunea fenomenelor hidraulice generate de navele și convoaietele aflate în mișcare, cum sunt jetul elicei și curentul invers, ce acționează asupra fundului și taluzurilor, precum și a valurilor care acționează asupra taluzurilor.
- acțiunile mecanice directe produse de nave, convoaie sau sloiuri prin izbiri, pod de gheață, precum și ancorajul navelor.

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

- scăderea bruscă a nivelului apei în canal cu o viteză mai mare de 4 cm/oră sau golirea acestuia;
- depășirea nivelurilor, debitelor, adâncimilor și vitezelor apei în canalul navigabil, față de prevederile de la punctul 2.6 al prezentului regulament;
- depășirea vitezei de navigație de 12 km/h, de către orice tip de navă; pentru convoaiele de barje încărcate viteza maximă este de 10 km/h, iar viteza recomandată este de 8-9 km/h;
- umplerea și golirea ecluzelor într-un timp mai scurt decât cel prevăzut în documentație și reglementările aferente;
- ancorarea navelor și convoaielor, fără respectarea strictă a regulamentului de navigație;

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

(2) Administrația 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 gabioanele de pe taluzuri.

(3) Administrația are obligația să urmărească starea tehnică și comportarea lucrărilor canalului, să delimiteze zonele pe care se constată degradări, distrugeri sau avarii, să determine cauzele acestora și să ia măsuri pentru recuperarea prejudiciului adus de către cei vinovați și să ia măsuri pentru consolidarea/refacerea zonelor afectate.

**8.6.** 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 improvizații (scaune, trepte, reazeme etc.);
- desfacerea/distrugerea gabioanelor (sustragerea plasei, a carcasi din fier beton, a pietrei brute din gabioane etc.);
- calamități naturale provocate de ploi torențiale intense;

- nefinalizarea lucrărilor proiectate inițial, precum: cavaleri, șanțuri și rigole, drenuri, descărcători de ape, desecări, protecții pe taluzuri, plantații, înierbări, lucrări pentru colectarea și dirijarea apelor de suprafață etc.

**8.7.** Pentru asigurarea condițiilor normale de exploatare a Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari și menținerea stării de viabilitate a lucrărilor executate, este necesar să se ia următoarele măsuri:

- întreținerea platformei de la cota +10,0 mrMB, respectiv de la cota +4,50 mrMB, asigurarea continuității și viabilității drumului pentru intervenții de urgență, exploatare și întreținere, a rigolelor de colectare și conducere a apelor pluviale, precum și a podețelor ce asigură descărcarea în canal;
- finalizarea și întreținerea protecțiilor/apărărilor prevăzute pe taluzuri;
- finalizarea tuturor lucrărilor de racordare a văilor afluate 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 și respectiv +4,50 mrMB;
- realizarea lucrărilor de consolidare și susținere a taluzurilor pe zonele instabile, în primul rând cele constituite din argile;
- continuarea plantării taluzurilor cu vegetație de protecție, acolo unde este cazul, înierbarea suprafețelor prevăzute a fi protejate în acest mod și revenirea periodică pe suprafețele neprinse prin 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.

**8.8.** (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 sau +4,50 mrMB, de pe taluzuri și de la marginea amprizei.

(2) Administrația va îndepărta periodic vegetația acvatică (stufărișul) crescută pe taluzuri, precum și arbuștii crescuți în spatele zidurilor de sprijin.

**8.9.** Administrația are obligația să organizeze evidența comportării lucrărilor de apărări, protecții, consolidări taluzuri, să întocmească programul de reparații și intervenții pentru remedierea degradărilor apărute și prevenirea extinderii lor, precum și de finalizare a lucrărilor de investiție rămase de executat față de proiectele aprobate.

**8.10.** Administrația trebuie, de asemenea, să inițieze un program de monitorizare a urmării variației nivelurilor apei subterane pe zona de platou prin sistemul de puțuri piezometrice existente pentru prevenirea unor fenomene de pierdere a stabilității taluzurilor înalte.

## **CAP. 9. NODURI HIDROTEHNICE, ECLUZE**

**9.1.** (1) Necesitatea racordării canalului la nivelul lacurilor Siutghiol (Mamaia) și Tașaul (Năvodari), precum și cu portul maritim Midia, în condițiile unui regim controlat de debite și niveluri, a determinat existența celor două noduri hidrotehnice de la Ovidiu și de la Midia - Năvodari.

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

- ecluza dublă având amplasamentul și dimensiunile precizate la cap. 2, punctul 2.8, cu porturile de așteptare aferente, amonte și aval.

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

- ecluza dublă având dimensiunile menționate la cap. 2, punctul 2.8, cu porturile de așteptare aferente; ecluzele de la Midia - Năvodari au în plus, față de cele de la Ovidiu, instalațiile pentru funcționarea perdelelor de aer 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.

**9.2.** (1) Principalele elemente constructive și lista principalelor echipamente de la ecluze sunt date în anexa 3.

(2) Soluțiile constructive ale ecluzelor de la Ovidiu sunt arătate în planșa 5, iar cele ale ecluzelor de la Midia - Năvodari în planșa 6.

(3) Alimentarea cu apă a sasurilor ecluzelor este asigurată astfel:

- la ecluza Ovidiu alimentarea se face totdeauna din bieful I al căii navigabile, prin capul amonte al ecluzelor;
- la ecluzele Midia - Năvodari, alimentarea cu apă se face totdeauna din bieful II al căii navigabile, prin galerii.

**9.3.** (1) Porturile de așteptare adiacente ecluzelor, sunt alcătuite din danele de acostare, construcțiile de dirijare și din construcțiile de dirijare de la molul central. Ele sunt destinate staționării navelor/convoaielor aflate în așteptarea operațiunilor de ecluzare sau pentru efectuarea unor intervenții tehnice decise de dispeșeratul zonal aferent sau de șeful ecluzei, precum și pentru a asigura intrarea navelor/convoaielor în ecluze.

(2) Lungimea porturilor de așteptare amonte și aval la ecluzele de la Ovidiu este de 290 m, La ecluzele de la Midia - Năvodari portul de așteptare amonte are lungimea de 290 m și a fost realizat numai la malul drept, dat fiind necesitatea asigurării accesului spre Luminița. Portul de așteptare aval al ecluzelor de la Midia - Năvodari are lungimea zonei de acostare de 145 m. Lățimea între construcțiile de acostare la toate porturile de așteptare este de 90 m.

(3) În planșa 7 se prezintă porturile de așteptare de la ecluzele Ovidiu, iar în planșa 8 porturile de așteptare de la ecluzele Midia - Năvodari. În anexa 4 sunt prezentate caracteristicile funcționale ale porturilor de așteptare.

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

**9.5.** (1) Ecluzele pot funcționa simultan și anume una funcționează în sens amonte-aval, cealaltă în sens aval-amonte și 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 8 minute.

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

(3) Durata de ecluzare a unui convoi este în medie de cca. 35 min., funcție de capacitatea acestuia și puterea împingătorului.

**9.6.** Personalul de exploatare și întreținere trebuie să fie bine pregătit profesional și să cunoască foarte bine condițiile de funcționare pentru toate echipamentele de la ecluze și porturile de așteptare.

**9.7.** 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 și Poarta Albă-Midia, Năvodari;
- regimul de temperaturi scăzute sub  $-12^{\circ}\text{C}$ ;
- 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;
- acțiunea corozivă a apei și mediului din zona Mării Negre;
- prezența în zona a unor vizitatori și/sau a unor vehicule fără aprobarea conducerii CN - A.C.N. și fără verificările corespunzătoare este interzisă.

**9.8.** (1) În timpul exploatarei, 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 în timpul exploatarei 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) Administrația 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.

**9.9.** 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 I depășește cota +8,00 mrMB, sau cota +2,00 mrMB în bieful II;
- 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 Ovidiu sau de la Midia - Năvodari, operațiunea se poate face numai cu o decalare de cel puțin 8 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

## **CAP. 10. DESCĂRCĂTORUL DE APE MARI DIN LACUL TAȘAUL (NĂVODARI)**

**10.1.** În lacul Tașaul (Năvodari) ajung viiturile ce se formează – la ploii torențiale – pe 10 văi afluențe.

**10.2.** La data construcției Canalului Poarta Albă – Midia, Năvodari apele mari din lacul Tașaul (Năvodari) erau evacuate către mare printr-un sistem comun Tașaul – Corbu, a cărui principal uvraj este stăvilarul Corbu, situat în colțul de Sud – Est al lacului Tașaul (Năvodari), realizat pentru o capacitate de evacuare de 20 m<sup>3</sup>/sec. Acest sistem a fost păstrat în totalitate și se află în funcțiune.

**10.3.** (1) Pentru păstrarea condițiilor de exploatare ale lacului Tașaul (Năvodari) și a sistemului de evacuare a apelor către mare a fost necesară stăvilărilor Tașaul, amplasat în digul ce delimitează către Nord acvatoriul portului Luminița (planșa 9).

(2) Evacuarea apelor receptate prin stăvilărilor Tașaul în bazinul portuar Luminița se face, către Marea Neagră, prin stăvilărilor Corbu. Acest stăvilărilor se află în exploatarea/administrarea A.N. Apele Române – Direcția Ape Dobrogea – Litoral.

**10.4.** Stăvilărilor Tașaul este echipat cu stavile plane și grătare metalice. Debitul de evacuare a acestui stăvilărilor este de 20 m<sup>3</sup>/sec., identic cu al stăvilărilor Tașaul – Corbu.

**10.5.** Poziția normală a stăvilărilor este cu vanele închise, cu grătarele în nișe și batardourile depozitate în depozitul de echipamente.

**10.6.** Manipularea tuturor echipamentelor de la stăvilărilor Tașaul se face cu automacaraua.

**10.7.** (1) Revizia vanelor se face astfel ca una dintre ele să rămână în stare de funcționare normală.

(2) Revizia vanelor se face la adăpostul batardourilor, după ce au fost introduse pe poziție de o parte și de alta a vanei și golirea apei din incintă, cu o pompă de intervenție.

(3) Grătarele se curăță manual, fiind ridicate cu automacaraua.

**10.8.** (1) Stăvilărilor Tașaul funcționează corelat cu nodul hidrotehnic Midia – Năvodari și cu stăvilărilor Corbu.

(2) În consecință, este necesar ca CN – ACN – SA să-și coordoneze exploatarea acestui stăvilărilor cu AN – Apele Române – Direcția de Ape Dobrogea – Litoral și să stabilească reguli stricte care să permită gospodărirea complexă a apelor lacului Tașaul cu cele din bazinul portului Luminița, respectiv bieful 2 al canalului navigabil și cu sistemul de evacuare a apelor către Marea Neagră, care este comun cu al lacului Corbu.

## **CAP.11. PORTURILE CANALULUI**

**11.1.** Amplasamentul porturilor canalului:

- Portul Ovidiu km 11+000 (16+500)
- Portul Luminița km 0 pe ramura Tașaul (Năvodari).

**11.2.** În planșa nr.10 este prezentat portul Ovidiu, iar în planșa nr.11 portul Luminița. Elementele tehnico funcționale ale porturilor canalului sunt cele din anexa 5.

**11.3.** (1) În ambele porturi ale Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari se desfășoară:

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

(2) Aceste activități sunt efectuate de către agenți economici autorizați, prin concesionare, asociere, cesiune, închiriere sau alte forme prevăzute de lege, pe bază de contracte perfectate cu Administrația.



(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.

**11.4.** (1) Administrația 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/suprastructu potrivit destinației, sau atunci când, prin activitatea desfășurată, sunt deteriorate construcțiile sau uvrajele canalului sau porturilor aferente, Administrația va retrage utilizatorilor autorizația de folosință acordată, iar construcțiile/ uvrajele deteriorate vor fi reparate / refăcute de către aceștia.

**11.5.** Pentru activitățile desfășurate sau serviciile primite, utilizatorii sunt obligați să achite taxele corespunzătoare către Administrație, pe baza tarifelor legale și să suporte pagubele provocate.

**11.6.** 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/m<sup>2</sup>.

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/m<sup>2</sup>.

**11.7.** 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.

**11.8.** Administrația asigură întreținerea, repararea și funcționarea infrastructurii și suprastructurii porturilor și a serviciilor portuare.

**11.9.** Administrația are obligația semnalizării și balizării acvatoriului portuar și a șenalului de acces.

**11.10.** Avariile, degradările sau disfuncționalitățile provocate infrastructurilor, construcțiilor poartuare, instalațiilor sau semnalizărilor vor fi comunicate Administrației de cei care le-au provocat sau observat, iar răspunderea pentru pagubele provocate cade exclusiv în sarcina celor ce le-au produs, care sunt obligați să suporte refacerea lor și toate daunele rezultate.

**11.11.** În acvatoriul porturilor sunt interzise:

- manevrele cu ancorele la apă, cu excepția manevrelor pe vânt puternic, pe baza avizului Administrației;
- ancorarea în locurile unde există interdicție;
- 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.

**11.12.** 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 la bord a persoanelor ce nu fac parte din echipaj, fără autorizația Administrației;
- aruncarea gunoaielor și deversarea apelor neepurate de la bord;
- instalarea în acvatoriu a sculelor și uneltelor de pescuit.

**11.13.** Activitățile de întreținere și reparare a infrastructurilor și suprastructurilor portuare precum și de dragare a bazinului în vederea menținerii adâncimilor prevăzute în proiectul inițial se organizează de către Administrație fie direct, fie prin intermediul unor agenți economici pe bază de contract. Proiectele de reparații vor fi avizate de proiectantul general al canalului.

**11.14.** Administrația 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.

**11.15.** (1) Dragajul pentru asigurarea adâncimilor în acvatoriu și la dană se execută de către agenți economici în baza unui contract încheiat cu Administrația, în condițiile prevăzute la cap. 1 pct. 1.16 (1). Lucrările vor fi semnalizate în mod corespunzător, conform regulilor interne și internaționale în vigoare.

(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 de execuție inițial la baza taluzurilor secțiunii udate.

**11.16.** (1) Administrația reglementează modalitățile de acces în acvatoriul porturilor și de circulație a navelor. Administrația 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.

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

**11.18.** Contractele încheiate cu Administrația vor conține 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.

**11.19.** 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.

**11.20.** 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 A.C.N. pentru lichidarea poluării, precum și eventualele daune aduse altor beneficiari de folosințe.

## **CAP. 12. DRUMURI ȘI PODURI**

**12.1.** Funcționarea Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari la parametri aprobați și asigurarea tuturor folosințelor sale implică existența unei rețele de drumuri pentru intervenții de urgență, exploatare și întreținere 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.

**12.2.** Rețeaua drumurilor de urgență, exploatare și întreținere aflate în exploatarea canalului (anexa 6), cuprinde:

- drumurile pentru intervenții de urgență, exploatare și întreținere de pe coronamentul digurilor canalului și de pe platforma de cotă +10,00 mrMB și de cota +4,50 mrMB;
- drumurile de la marginea amprizei de debleu, pe zona de platou a canalului;

- drumurile ce asigură legătura amprizei și cele de pe platforma de la cota +10,00 mrMB, cu acces pe taluzuri;
- drumurile de acces de la rețeaua drumurilor publice la drumurile de exploatare și de întreținere a canalului, precum și la obiectivele/uvrajele canalului.

**12.3.** Caracteristicile podurilor rutiere aflate pe drumurile de urgență, exploatare și întreținere aflate în concesiunea CN – ACN sunt arătate în anexa nr. 7, de pe aceste drumuri.

**12.4.** (1) Pe drumurile pentru intervențiile de urgență, exploatare și întreținere, pe cele realizate pe taluzurile canalului pe zona de platou, precum și pe drumurile de acces la obiectivele/uvrajele canalului nu este permisă 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) În mod excepțional, pe drumurile de la marginea amprizei de debleu, pe zona de platou a canalului, pot circula cu permisiunea A.C.N., vehicule ale persoanelor fizice și juridice ce dețin terenuri adiacente canalului. Accesul acestora este permis numai cu autorizarea strictă a CN - A.C.N. și cu contribuția acestora la întreținerea drumului.

**12.5.** Exploatarea și întreținerea drumurilor și podurilor din anexele 6 și 7 cade în sarcina CN - A.C.N.

Administrația:

- va vizualiza lucrările de drumuri și poduri, cel puțin semestrial;
- va asigura continuitatea drumurilor dând prioritate drumurilor pentru intervenții de urgență, exploatare și întreținere din lungul canalului și celor de acces la obiective/uvraje;
- 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 obliga pe ceilalți utilizatori la refacerea și menținerea drumurilor și podurilor în stare corespunzătoare.

### **CAP. 13. INSTALAȚII DE TELECOMUNICAȚII ȘI FLUXUL INFORMAȚIONAL**

**13.1.** Exploatarea și întreținerea Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari 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 Poarta Albă-Midia, Năvodari este condusă operativ de către Dispeceratul Central Agigea.

**13.2.** (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 parcursului navelor pe traseu, în porturi, la racordul cu Canalul dunăre-Marea Neagră și cu portul Midia;
- starea canalului navigabil, a ecluzelor de la Ovidiu și Midia - Năvodari, 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 Poarta Albă-Midia, Năvodari 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).

**13.3.** Pentru gospodărirea apelor este necesar să se realizeze sistemul automat de înregistrare și transmitere către Dispeceratul Central 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

**13.4.** Principalele instalații și aparate pentru dirijarea navigației pe Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari sunt arătate în cele ce urmează.

Pe timpul tranzitării, navele vor face ascultare permanentă în canalul de radiotelefonie VHF 71 – frecvența 156,575 MHz care asigură zona de navigație Basarabi – Medgidia de pe Canalul Dunăre-Marea Neagră km 15 (49+410) și km 49 (15+410), precum și pe întregul traseu al Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari, inclusiv ramura Luminița – Tașaul.

Permișunea de intrare pe Canalul navigabil Poarta Albă-Midia, Năvodari dinspre portul Midia se obține din partea Dispeceratului Central – canal de lucru VHF 74 – frecvența 156,725 MHz. Începând cu zona de apropiere de avanportul aval al ecluzei de la Năvodari operațiunile sunt preluate de dispecerul aflat în turnul de control al ecluzei.

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.

**13.5.** (1) Sistemul informațional de management al traficului navelor (VTMISS), asigură cunoașterea poziției navei, încadrarea în graficul de marș, respectiv abaterea de la acesta.

(2) 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 Dispeceratul Central CN – ACN.

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

**13.6.** (1) Dispeceratul Central CN – ACN și personalul ce asigură desfășurarea activității la ecluze și în 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 semnalizare de la retragerea pe canal dinspre Canalul Dunării – Marea Neagră și din portul Midia;
- sistemul de semnalizare de la poduri, de la porturi și de pe traseul canalului;
- sistemul de semnalizare și semaforizare de la ecluze;
- instalațiile specifice din incinta ecluzelor și porturilor și anume interfonie, sonorizare, coloane de apel urgență

**13.7.** CN – ACN dispune de stație – releu la Ovidiu pentru a coordona și conduce sistemul informațional de navigație și gospodărire a apelor canalului.

**13.8.** CN – ACN are obligația de a menține în perfectă stare de funcționare sistemul informațional de management al traficului și de gospodărire a apei, precum și pe cel de alarmare pentru situații de avarii și accidente.

## PARTEA a III-a

### FOLOSINȚELE CANALULUI POARTA ALBĂ-MIDIA, NĂVODARI

#### CAP. 14. NAVIGAȚIA PE CANALUL POARTA ALBĂ-MIDIA, NĂVODARI

**14.1.** Intrarea pe canalul navigabil și tranzitarea lui este permisă tuturor navelor de transport mărfuri și călători, indiferent de pavilionul acestora cu condiția respectării regulilor de navigație aferente Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari, a Reglementărilor sanitare, vamale, de prevenire și combatere a poluării, în vigoare în România și a prevederilor unor acorduri și convenții internaționale la care România este parte.

**14.2.** (1) Navigația pe Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari se efectuează în mod curent cu nave fluviale care navighează independent sau în formație de convoi împins, care se înscriu în dimensiunile de gabarite precizate la cap. 2 pct. 2.1.

(2) Pe canal pot fi admise și nave fluvio-maritime cu condiția ca acestea să se înscrie în dimensiunile de gabarit precizate la pct. 2.1.

**14.3.** (1) Lățimea convoiului standard este de 11,40 m, lungimea maximă de 119,50 m, iar pescajul maxim 4,00 m.

(2) Cu avizul special al Administrației se poate admite ca lățimea convoiului să poată depăși  $B = 11,40$  m și să ajungă până la  $B = 12,00$  m, iar pescajul maxim până la  $T = 4,25$  m;

(3) Navigația unor convoaie cu dimensiunile sporite potrivit celor precizate mai sus se poate face cu restricții de viteză la intersecția și depășirea altor nave și numai cu acordul expres al CN - A.C.N.

**14.4.** Formația standard de convoi împins atât pentru navigația în amonte cât și în aval este alcătuită dintr-o unitate/barjă cu împingătorul aferent.

Cu avizul special al Administrației, în cazul mărfurilor nepericuloase se poate admite un număr mai mare de nave în formație, cu condiția ca dimensiunile convoiului să nu depășească gabaritele maxime prevăzute la pct. 14.3.

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

**14.6.** 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.

**14.7.** (1) În vederea obținerii permisiunii de a intra, respectiv de a tranzita canalul, armatorul, operatorul sau agentul trebuie să transmită Administrației, documentul denumit „Avizare pentru tranzitare”, sub forma reglementată.

Avizarea pentru tranzitare se transmite cu cel puțin 6 ore înainte de plecarea din rada fluvio-maritimă a portului Midia, respectiv plecarea de la frontul de așteptare, desfacere/refacere convoaie de la confluența canalelor navigabile Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia, Năvodari.



(2) În cazul când întraarea/tranzitarea se face prin Canalul Dunăre-Marea Neagră se vor respecta și prevederile Regulamentului de exploatare și întreținere Canal Dunăre-Marea Neagră.

(3) 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/convoifului în rada fluvială Midia sau la frontul de așteptare desfacere/refacere convoaie de la confluența canalelor navigabile Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia, Năvodari.

**14.8.** 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 ACN o persoană care să posede un astfel de brevet care va asista pe comandantul navei/convoifului pe timpul cât tranzitează canalul navigabil.

**14.9.** (1) La sosirea în rada fluvială Midia, comandantul navei/convoifului va intra în legătură radio cu dispeceratul de navigație pe canalul VHF 74.

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

(2) În continuare, pe tot intervalul de timp cât nava respectiv convoiul tranzitează canalul, acestea rămân în legătură radiotelefonică directă cu dispeceratul de la Ovidiu VHF - 71.

Face excepție timpul cât nava/convoiful efectuează manevrele de intrare/ieșire în/din ecluze, precum și operațiunea de ecluzare propriuzisă când, în mod obligatoriu, legătura radiotelefonică va fi menținută direct și permanent cu operatorul ecluzei pe canalul și frecvența destinată acestuia.

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

**14.11.** La frontul de acostare de la racordarea Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari cu Canalul Dunăre – Marea Neagră sau în rada fluvială Midia navele, respectiv convoaiele, vor ancora în așa fel încât să nu stânjenească intrarea sau ieșirea în/de pe canal.

**14.12.** După sosirea navei/convoifului în rada fluvială Midia, comandantul va confirma prin radiotelefon dacă:

- nava, respectiv unitățile convoifului sunt apte din punct de vedere tehnic pentru tranzitare;
- datele din „Avizarea pentru tranzitare”, transmisă potrivit pct. 14.7 și 14.8, au rămas neschimbate sau vor comunica evenetualele modificări intervenite între timp;
- nava/convoiful 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/convoifului 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 A.C.N. are contract încheiat;
- dețin câte o copie de pe documentele de marfă pentru fiecare unitate de transport;

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.

**14.13.** Pe timpul tranzitării canalului, supravegherea și dirijarea navigației se efectuează de Administrație prin Dispeceratul Central de Navigație și prin dispeceratul zonal de la Ovidiu.

Dispozițiile dispeceratelor Administrației, respectiv ale controlorilor de trafic sunt obligatorii pentru toți comandanții de nave/convoaie pe durata tranzitării.

**14.14.** 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 2 unități, inclusiv nava propulsoare, fără a depăși însă dimensiunile de gabarit prevăzute la punctul 13.2;
- 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.

**14.15.** Se interzice intrarea pe canal și navigația pentru:

- convoaiele/navele de depășesc dimensiunile de gabarit precizate la punctul 13.3;
- 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 A.C.N., navelor militare, navelor de control și navelor de agrement, cu lungimi de până la 15 m autorizate de către A.C.N.

**14.16.** 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.

**14.17.** (1) La prima ecluză, în sensul de tranzitare a canalului, comandantul navei/convoaiului va semna declarațiile transmise prin radiotelefon, potrivit celor precizate la punctul 14.12 la care va atașa declarația privind starea tehnică a navei, respectiv a convoiului, reglementată, precum și documentele de marfă pentru fiecare unitate de transport.

(2) Comandantul navei/convoiuului 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.

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

(2) Comandantul navei/convoiuului 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.

**14.19.** (1) Comandantul navei/convoiuului 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 convoiuului, 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 dispecheratul Administrației. Recuperarea obiectului se va face sau va fi suportată de către armatorul/operatorul navei.

**14.20.** (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.

**14.21.** (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. 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 cu ramura Tașaul, precum și pe zona de racordare cu Canalul Dunăre-Marea Neagră.

**14.22.** (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 dispecheratul 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 aceditate. Cheltuielile ocazionate de întreruperea navigației datorită unor astfel de evenimente, precum și cele generate de intervențiile respective se suportă de către armator/operator.

**14.23.** (1) Convoaielor cu destinație porturile canalului de la Ovidiu și Luminița vor acosta în mod obligatoriu la fronturile/construcțiile specificate de către controlorul de trafic, în afara culoarului de navigație.

(2) Convoaielor vor staționa la fronturile/construcțiile de acostare, în formație de cel mult o singură unitate în dană.

(3) La aceste fronturi se descompun convoaielor sosite sau se recompun cele ce urmează să plece. Din aceste locuri navele sunt introduse la danele de operare unitate cu unitate. Toate aceste manevre se execută fără a afecta navigația de tranzit pe canal.

(4) Manevrele de acostare la fronturile de așteptare, la danele de operare ca și plecarea către Midia sau către Canalul Dunăre-Marea Neagră se face numai cu aprobarea controlorului de trafic.

(5) Comandanții de nave la angajarea manevrei de acostare/plecare de la danele porturilor Ovidiu sau Luminița se vor asigura în mod deosebit pentru a nu periclita sau întrerupe deplasarea fluentă a navelor/convoaielor ce tranzitează canalul.

**14.24.** (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 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.

**14.25.** (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 danele de așteptare de la portul Ovidiu.

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

**14.26.** (1) Apropierea navelor/convoaielor de cheiurile, respectiv fronturile de acostare de la ecluzele Ovidiu și Midia - Năvodari sau de la portul Ovidiu sau Luminița se face paralel cu aceste construcții având viteza redusă, până la limita inferioară de guvernare a navei/convoifului.

(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/convoifului;
- executarea de manevre inadecvate, fără respectarea distanțelor necesare față de obstacole sau față de alte nave.

**14.27.** 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.

**14.28.** 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 afluențe;
- oprirea, acostarea/ancorarea navelor/convoaielor în șenalul navigabil.

**14.29.** (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 Administrației.

(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, având lățimea de până la 20 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.

**14.30.** (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.

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

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

**14.31.** 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 radiotelefonice de ora plecării navei/convoaiului și aproximativ timpul în care acesta sosește în zona de lucru.

**14.32.** (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 afluențe 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) Administrația va informa operativ prin avize către navigatori asupra situației, avertizându-i în mod corespunzător.

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

- când nivelul apei în bieful I al canalului ajunge cota +8,50 mrMB sau atunci când scade sub cota +6,00 mrMB și
- când nivelul apei în bieful II depășește cota +2,00 mrMB sau când scade sub cota +1,00 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.

**14.34.** 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. 8.

**14.35.** (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 și armatorii/operatorii a 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.

## **CAP. 15. SURSĂ DE APĂ PENTRU UNITĂȚILE PRODUCĂTOARE DE ENERGIE ELECTRICĂ**

**15.1.** Prin proiectul de execuție al Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari, la capul aval al ecluzelor de la Ovidiu s-au prevăzut două microhidrocentrale dispuse simetric față de axul ecluzelor.

Puterea instalată în cele 2 microhidrocentrale urma să fie  $P_i = 2 \times 1,35 = 2,70$  MW, pentru un debit instalat  $Q_i = 2 \times 25 = 50$  m<sup>3</sup>/s.

**15.2.** În această etapă, cele două microhidrocentrale de la ecluzele Ovidiu nu au fost echipate.

**15.3.** Regimul nivelurilor la care pot funcționa cele două centrale hidroelectrice de la Ovidiu este cel corespunzător biefurilor I și II ale Canalului Poarta Albă-Midia, Năvodari.

**15.4.** Odată cu echiparea celor două microhidrocentrale de la ecluzele Ovidiu, prezentul regulament urmează să fie completat cu elementele corespunzătoare rezultate din necesitatea interconștientării și ținerii sub control a fenomenelor hidraulice generate de funcționarea acestor microhidrocentrale.



## **CAP. 16. SURSĂ DE APĂ PENTRU IRIGAȚII**

**16.1.** Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari a preluat funcțiunile pe care le-a avut bieful III și IV a sistemului de irigații Carasu. El asigura, de asemenea, apa necesară pentru suprafețele suplimentare ce pot fi irigate potrivit studiilor de specialitate întocmite..

**16.2.** Prin proiect s-a prevăzut ca din Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari să poată fi irigată o suprafață totală de cca. 13.650 ha și anume:

- 11,700 ha din bieful I;
- 1.950 ha din bieful II.

**16.3.** 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.

**16.4.** Beneficiarul de folsință pentru apa utilizată la irigații este Administrația Națională de Îmbunătățiri Funciare (ANIF) – Sucursala Constanța care, potrivit proiectului inițial, deținea un număr de 7 stații de pompare amplasate potrivit anexei nr. 9a. În prezent, în anii 2012 – 2013 sunt în funcțiune 3 stații de pompe (anexa 9b).

**16.5.** Asigurarea necesarului de apă pentru stațiile de pompare se face pe bază de contract încheiat între ACN Constanța și SNIF-Sucursala Constanța la prețurile și în condițiile stabilite între părți, pe baza reglementărilor în vigoare.

**16.6.** Calitatea apei pentru irigații este corespunzătoare celei din Dunăre, temperatura maximă admisă pentru prelevare fiind de 25°C măsurată la km 7 al Canalului Dunăre – Marea Neagră.

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

**16.8.** Exploatarea și întreținerea prizelor de apă pentru irigații, începând de la taluzul interior al secțiunii canalului navigabil, precum și a construcțiilor și instalațiilor aferente, cad în sarcina SNIF-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.

**16.9.** 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. Aceste instrucțiuni vor fi transmise la CN – ACN pentru avizare;
- 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. 17. SURSĂ DE APĂ PENTRU ALIMENTĂRILE CU APĂ POTABILĂ ȘI INDUSTRIALĂ**

**17.1.** (1) Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari este sursa de apă pentru alimentările cu apă potabilă și industrială a unor localități și industriei din zonă.

(2) Amplasamentele și debitele instalate ale stațiilor de pompare pentru alimentarea cu apă potabilă și industrială, în proiectul inițial, sunt arătate în anexa 10a. În anexa 10b sunt prezentate debitele și volumele de apă pentru potabilizare și apa industrială aferente anului 2013.

**17.2.** (1) Exploatarea stațiilor de pompare se face de către unități specializate ale beneficiarilor de folosințe respectând 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 către CN - A.C.N.

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

**17.4.** (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 și va opri furnizarea în cazul constatării unor defecțiuni sau nereguli.

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

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

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

## **CAP. 18. RECEPTOR PENTRU APELE UZATE**

**18.1.** Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari 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 uzate și apele pluviale de pe teritoriul localităților Basarabi, Poarta Albă și Ovidiu sunt evacuate în canalul Poarta Albă - Midia, Năvodari, după ce ele au fost epurate mecanic și biologic.

**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 Poarta Albă și Ovidiu. Aceste instrucțiuni vor fi avizate de CN – ACN.

**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. REGULARIZAREA SCURGERII APELOR DIN BAZINUL HIDROGRAFIC AL CANALULUI**

**19.1.** (1) Canalul Poarta Albă - Midia, Năvodari îndeplinește funcția de receptor și evacuator pentru apele provenite din precipitațiile căzute în bazinul hidrografic aferent.

(2) Apele pluviale de pe suprafața amprizei ajung în canal prin sistemul de rigole, șanțuri și podețe.

**19.2.** (1) Toate văile afluate 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 afluate, potrivit reglementărilor de navigație și de a le menține în stare de funcționare potrivit proiectelor.

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

- CN - A.C.N. – SA Constanța pentru lucrările de racordare a văilor afluate la canal, aflate pe teritoriul deținut de 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.

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

## **CAP. 20. LUCRĂRI CARE TRAVERSEAZĂ/SUBTRAVERSEAZĂ CANALUL NAVIGABIL**

**20.1.** (1) Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari este traversat de următoarele poduri:

- Pod rutier cu 2 benzi de circulație pe D.C. 86 Năvodari – Mamaia Sat, cu traversarea canalului în zona capului amonte al ecluzei Midia - Năvodari, km 2+157 (25+343);
- Pod C.F. pe linia Palas-Cap Midia în zona aval port Ovidiu la km 10+849 (16+651);
- Pod șosea cu 4 benzi de circulație pe DN 2A peste portul Ovidiu – km 11+241 (16+259);
- Pod șosea cu 4 benzi de circulație pe DN 22 C în zona Poarta Albă – km 1+063 (26+437);
- Pod C.F. linie dublă București-Constanța în zona Poarta Albă – km 26+551 (0+949);
- Pod rutier cu 4 benzi de circulație pe DN 22 B Lumina – Corbu (Năvodari – Midia) – km 4+600 (0+400) al ramurei Tașaul (Luminița);
- Pod conducte transport produse petroliere (țiței, benzină, motorină, gaze lichefiate) Năvodari – Midia, km 4+250 (0+750) al ramurei Tașaul (Luminița);
- Pod C.F. linia Năvodari – Midia în zona Năvodari – pe linia Năvodari – Midia – km 4+150 (0+850) al ramurei Tașaul (Luminița).

**20.2.** Canalul este traversat/subtraversat de către conducte pentru transport produse petroliere, gaze și apă, astfel:

- Traversare ramura Tașaul (Luminița), pe podul de conducte – 6 conducte de transport produse petroliere (1 țiței, 1 benzină, 2 motorină, 1 gaze lichefiate) + 2 conducte abur;
- Traversare ramura Tașaul (Luminița) pe podul de șosea km 4+600 (0+400) – DN 22 B: 2 conducte apă fierbinte, 1 conductă condens;

- Traversare pe podul C.F. Ovidiu: 2 conducte transport cenușă și 1 conductă reciclare apă;
- Traversare pod șosea DN 2 A: 4 conducte produse petroliere (țiței, benzină, motorină, gaze lichefiate);
- Subtraversare zona Poarta Albă km 3+074 (24+426): 4 conducte (1 benzină și 3 țiței) cu generatoarea la 3 m sub cota fundului canalului.

**20.3.** În urma sistematizării rețelelor electrice, canalul este traversat de 12 linii electrice aeriene cu tensiuni cuprinse între 20 și 400 KV și anume:

- LEA 110 KV Mamaia Sat – Midia km 4+000 (26+500);
- LEA 110 KV Lumina – Mamaia Sat km 2+700 (24+800);
- LEA 20 KV Năvodari – Mamaia Sat km 4+500 (23+000);
- LEA 110 KV Năvodari – Mamaia km 5+500 (22+000);
- LEA 35 KV Ovidiu I – II km 11+220 (16+280);
- LEA 20 KV st. Ovidiu km 11+340 (16+160);
- LEA 110 KV Constanța Nord – Sitorman km 12+700 (14+800);
- LEA 400 KV Constanța – Sitorman km 14+600 (12+900);
- LEA 20 KV St. Nazarcea km 20+700 (6+600);
- LEA 400 KV Constanța – Medgidia (21+650 (5+850);
- LEA 110 KV Constanța – Medgidia km 21+750 (5+750);
- LEA 110 KV Basarabi – Lumina km 25+200 (1+300).

**20.4.** Orice lucrare de întreținere/intervenție la conductele ce traversează sau subtraversează canalul, precum și la liniile electrice aeriene se execută numai cu acordul și în condițiile precizate de CN - ACN Constanța.

**20.5.** 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. 21. SEMNALIZAREA NAVIGAȚIEI. ALTE PREVEDERI**

**21.1.** 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.

**21.2.** În măsura în care prin prezentul regulament nu se fac precizări și nu se dispune altfel, pe Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari se aplică prevederile Regulamentului de Navigație pe Dunăre în sectorul românesc.

### **CAP. 22. COMPLETĂRI ȘI DETALIERI ALE REGULAMENTULUI**

**22.1.** (1) Pe parcursul exploatării canalului C.N. – A.C.N. – SA poate aduce completări prezentului regulament pentru a-l pune în concordanță cu evoluția parametrilor tehnici și funcționali ai obiectivului cu îmbunătățirile rezultate în urma mijloacelor noi intrate în dotare.

(2) Completările/modificările vor fi făcute în condițiile menținerii sau îmbunătățirii parametrilor funcționali aprobați.

**22.2.** Pe baza datelor/elementelor obținute în timpul exploatării canalului, C.N. – A.C.N. – SA 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.

**22.3.** 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. Aceste regulamente și instrucțiuni vor fi prezentate la CN – ACN spre avizare

### **CAP. 23. PREJUDICII, RĂSPUNDERI**

**23.1.** Administrația canalului nu răspunde pentru nici un fel de prejudicii cauzate navelor/convoailor sau suferite de persoanele fizice îmbarcate, pe timpul tranzitării canalului sau staționării în porturile acestuia.

**23.2.** Prejudiciile aduse construcțiilor și instalațiilor canalului, lucrărilor și uvrajelor acestui 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 C.N. – A.C.N.-SA și toate pagubele rezultate vor fi suportate de către deținătorii/armatorii respectivelor nave/convoaie care au provocat prejudiciile.

**23.3.** 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.

**23.4.** 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 afluențe acestuia, precum și depozitarea, aruncarea, descărcarea de materiale

poluante/deșeuri pe teritoriul canalului, pe zona de siguranță, precum și pe văile afluențe la canal.

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

ÎNTOCMIT,  
ȘEF PROIECT COMPLEX  
Ing. C. Avădanei



CANALUL POARTA ALBĂ – MIDIA, NĂVODARI  
**REGULAMENT DE EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE**  
**LISTA ANEXELOR**

Numărul anexei	DENUMIREA ANEXEI
1	Terminologie, abrevieri
2.	Legi și hotărâri privind securitatea în muncă și apărarea împotriva incendiilor
3.	Ecluzele. Elemente caracteristice. Echipamente
4.	Porturile de așteptare de la ecluze. Caracteristici funcționale
5.	Porturile pe Canalul Poarta Albă – Midia, Năvodari. Caracteristici tehnice
6.	Drumuri de exploatare, întreținere și acces la obiectivele canalului navigabil
7.	Podurile pe drumurile de exploatare și întreținere ale canalului
8.	Tratarea evenimentelor ce pot să apară pe canalul navigabil
9.	Amplasamentul și debitul instalat al stațiilor de pompare pentru irigații a) Prevederile proiectului inițial b) Prevederi pentru irigații în anul 2013
10.	Amplasamentul punctelor de priză și debitul instalat al stațiilor de pompare pentru alimentări cu apă a) Prevederile proiectului inițial b) Prevederi pentru anul 2013

## TERMINOLOGIE, ABREVIERI

### 1. TERMINOLOGIE

Nr. crt.	Termen	Definiție
1.	<b>Acostare</b>	Aducerea și legarea la cheu, mal sau de o altă navă
2.	<b>Acvatoriu portuar</b>	Suprafața totală de apă din incinta unui port
3.	<b>Administrație</b>	Persoană juridică abilitată să asigure exploatarea și întreținerea Canalului Dunăre – Marea Neagră și Canalului Poarta Albă – Midia, Năvodari. La data întocmirii prezentului regulament Administrația este reprezentată de Compania Națională – Administrația Canalelor Navigabile - SA Constanța
4.	<b>Administrație portuară</b>	Persoană juridică abilitată să asigure funcționalitatea porturilor și a serviciilor portuare
5.	<b>Albie</b>	Partea cea mai adâncă a unei văi cu apă curgătoare. Se disting: - albie minoră (matca) prin care apa curge permanent - albie majoră, zona care se acoperă de ape numai în timpul viiturilor
6.	<b>Asietă</b>	Poziția unei nave în plan longitudinal, definită fie prin unghiul de înclinare al chilei față de planul de bază orizontal, fie prin diferența între pescajul PUPA și pescajul PROVA
7.	<b>Bief</b>	Sector al unui curs de apă /canal ale cărui extremități sau numai la o extremitate se produce o modificare accentuată a tipului de mișcare a apei sau a nivelului acesteia, provocată de elemente naturale sau artificiale
8.	<b>Cheu</b>	Front de acostare și suprafața de exploatare amenajată pe latura unui bazin portuar
9.	<b>Dalb</b>	Construcție elastică alcătuită dintr-un grup de piloți din lemn, beton armat sau oțel destinat acostare navelor, pentru așteptare sau pentru operații portuare
10.	<b>Dană</b>	Porțiunea dintr-un front de acostare delimitată și numerotată convențional având o lungime convenabilă pentru acostarea unei nave
11.	<b>Ecluză</b>	Construcție hidrotehnică situată între două biefuri ale unei căi navigabile destinată trecerii navelor de la nivelul unui bief, la nivelul diferit al celuilalt bief, prin modificarea nivelului de apă.
12.	<b>Etiaj navigabil</b>	Nivelul minim convențional într-o secțiune a unui curs de apă navigabil, stabilit pe curba de asigurare multianuală a nivelurilor pentru asigurarea de 14%, ținând seama de perioada navigabilă
13.	<b>Front de acostare</b>	Ansamblul construcțiilor hidrotehnice la care acostează nava
14.	<b>Gabarit de navigație</b>	Dreptunghiul suprapus pe secțiunea transversală a unui curs de apă sau canal navigabil, având lățimea și înălțimea corespunzătoare condițiilor de navigație pentru una sau mai multe nave.

REGULAMENTUL DE EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE CANALUL POARTA ALBĂ – MIDIA, NĂVODARI

Nr. crt.	Termen	Definiție
15.	<b>Galerii de evacuare ape mari</b>	Ansamblul de lucrări din cadrul ecluzelor cu rol de evacuator a apelor provenite din viituri
16.	<b>Gospodărirea apelor</b>	Activități care, printr-un ansamblu de mijloace tehnice și măsuri legislative, economice și administrative, conduc la cunoașterea, utilizarea, valorificarea rațională, menținerea sau îmbunătățirea resurselor de apă pentru satisfacerea nevoilor sociale și economice, la protecția împotriva epuizării și poluării acestor resurse, precum și la prevenirea și combaterea acțiunilor distructive ale apelor
17.	<b>Măsurători batimetrice</b>	Activitatea de măsurători de pe apă având scopul de a reda relieful fundului cursului de apă prin curbe de nivel numite batimetre raportate la nivelul zero al cursului de apă
18.	<b>Mol</b>	Porțiune proeminentă din teritoriul portului care se află în acvatoriul portuar și este mărginită de cheuri sau alte amenajări destinate operațiilor portuare
19.	<b>Operator portuar</b>	Agent economic portuar specializat în operațiuni de încărcare/descărcare, manipulare și depozitare a mărfurilor în port
20.	<b>Pescaj</b>	Diferență de nivel între planul inferior al chilei și planul liniei de plutire
21.	<b>Pod de gheață</b>	Câmp de gheață de la un mal al altul.
22.	<b>Port de așteptare sau avanport</b>	Construcție/amenajare care asigură condițiile de așteptare pentru navele ce urmează a fi ecluzate sau condiții de acostare temporară pentru navele/convoaiele neadmise la ecluzare, inclusiv pentru cele cu defecțiuni
23.	<b>Radă</b>	Acvatoriu folosit pentru adăpostirea sau staționarea navelor în vederea intrării în port ori în cazuri speciale la intrarea pe căile navigabile interioare, ale cărei limite sunt stabilite de autoritatea de stat în domeniul portuar. Radele din afara limitelor portului sunt rade exterioare, iar radele din interiorul limitelor portului sunt rade interioare. Acestea pot fi adăpostite natural sau artificial, fără a afecta circulația navelor în zonă
24.	<b>Sas</b>	Cameră de ecluză în care se introduc nave în plutire spre a fi ridicate sau coborâte de la un bief la celălalt prin variația nivelului apei
25.	<b>Secțiune udată</b>	Parte din secțiunea unei căi navigabile situată sub nivelul apei
26.	<b>Șenal navigabil</b>	Fâșie la suprafața unui curs de apă navigabil, pe care este asigurat gabaritul de apă, cu continuitate în lungul cursului.
27.	<b>Viitură</b>	Creșterea bruscă a debitului unui curs de apă, provocată de ploi abundente, de topirea bruscă a zăpezilor sau din cauza accidentării unor lucrări de reținere.

**2. ABREVIERI**

<b>Nr. crt.</b>	<b>Abrevierea folosită</b>	<b>Denumirea</b>
1.	<b>Administrație</b>	Compania Națională - „Administrația Canalelor Navigabile” S.A. - Constanța
2.	<b>A.C.N., CN - ACN</b>	Compania Națională - „Administrația Canalelor Navigabile” S.A. - Constanța
3.	<b>ANAR</b>	Administrația Națională „Apele Române”
4.	<b>CDGA</b>	Centrul dispecer de gospodărirea apelor din cadrul C.N. „Administrația Canalelor Navigabile” S.A. - Constanța
5.	<b>CDMN</b>	Canalul Dunăre-Marea Neagră
6.	<b>CHE</b>	Centrală hidro-electrică
7.	<b>CNE</b>	CNE PROD Cernavodă
8.	<b>CPAMN</b>	Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari
9.	<b>M.T.</b>	Ministerul Transporturilor
10.	<b>mrMB</b>	metri reper Marea Baltică
11.	<b>NNE</b>	Nivel normal de exploatare
12.	<b>NNR</b>	Nivel normal de retenție
13.	<b>ANIF</b>	Administrația Națională de Îmbunătățiri Funciare - SA

**LEGI ȘI HOTĂRÂRI**  
**PRIVIND SECURITATEA ÎN MUNCĂ ȘI APĂRAREA ÎMPOTRIVA INCENDIILOR,**  
**CARE SE APLICĂ LA EXPLOATAREA ȘI ÎNTREȚINEREA**  
**CANALULUI POARTA ALBĂ – MIDIA, NĂVODARI**

**În exploatarea și întreținerea Canalului Navigabil Poarta Albă – Midia, Năvodari se vor respecta prevederile stipulate în următoarele legi și hotărâri al Guvernului României:**

**A. PRIVIND SECURITATEA ȘI SĂNĂTATEA ÎN MUNCĂ**

1. Legea securității și sănătății în muncă nr. 319-2006 publicată în Monitorul Oficial nr. 646/2006, cu modificările și completările ulterioare<sup>\*</sup>.

2. Hotărârea Guvernului României nr.1425/2006 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 319/2006.

3. Hotărârea Guvernului României nr. 955/2010 pentru modificarea și completarea normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii 319/2006, aprobate prin HGR nr.1425/2006.

4. Hotărârea Guvernului României nr.1242/2011 pentru modificarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 319/2006, aprobare prin HGR nr. 1425/2006.

5. Hotărârea Guvernului României nr.1091/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru locul de muncă<sup>\*</sup>.

6. Hotărârea Guvernului României nr.1146/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru utilizarea de către lucrători a echipamentelor de muncă<sup>\*</sup>.

7. Hotărârea Guvernului României nr.1048/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru utilizarea de către lucrători și a echipamentelor individuale de protecție la locul de muncă<sup>\*</sup>.

8. Hotărârea Guvernului României nr.771/2006 privind cerințele minime pentru semnalizare de securitate și/sau sănătate la locul de muncă.

9. Hotărârea Guvernului României nr.1146/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru șantierele temporare sau mobile<sup>\*</sup>.

10. Hotărârea Guvernului României nr.1146/2006 privind supravegherea sănătății lucrătorilor, cu modificările și completările ulterioare.

*\*) Hotărârile transpun Directive ale Consiliului Europei publicate în Jurnalul Oficial al Comunității Europene (JOCE).*

## **B. PRIVIND SITUAȚIILE DE URGENȚĂ ȘI APĂRAREA ÎMPOTRIVA INCENDIILOR**

1. Legea 481/2004 modificată și republicată în 2008, publicată în Monitorul Oficial 554/22.07.2008, privind protecția civilă.

2. Legea nr. 307/2006 privind apărarea împotriva incendiilor, publicată în Monitorul Oficial nr. 307/21.07.2006.

3. Ordinul M.A.I. nr. 166/2010 pentru aprobarea Dispozițiilor generale privind apărarea împotriva incendiilor la construcții și instalațiile aferente, publicat în Monitorul Oficial 559/09.08.2010.

4. Ordinul M.A.I. nr. 663/2008 pentru aprobarea Metodologiei privind identificarea, evaluarea, controlul riscurilor de incendiu, publicat în Monitorul Oficial 822/08.12.2008.

5. Ordinul M.A.I. nr. 163/2007 pentru aprobarea Normelor generale de apărare împotriva incendiilor, publicate în Monitorul Oficial 216/15.05.2007.

6. Ordinul M.A.I. nr. 1474/2006 pentru aprobarea Regulamentului de organizare, pregătire și desfășurare a activității de prevenire a situațiilor de urgență.

7. Ordinul M.A.I. nr. 786/2005 pentru aprobarea Dispozițiilor generale privind instruirea salariaților în domeniul situațiilor de urgență.



## ECLUZELE

### Elemente caracteristice - Echipamente

Ecluzele de la Ovidiu și Năvodari sunt din beton armat și au sasurile tip doc.

**Caracteristicile ecluzelor** sunt arătate în tabelul de mai jos.

Specificație	Ecluza Ovidiu	Ecluza Năvodari
Lungimea utilă a sasului (m)	145	145
Lățimea utilă a sasului (m)	12,50	12,50
Cota coronament (mrMB)	+11,0	+4,50
Cota radier sas (mrMB)	-4,25	-6,0
Cota prag amonte (mrMB)	+2,00	-4,50
Nivel amonte maxim cu asigurarea 1% (mrMB)	+8,50	+2,00
Nivel normal de exploatare (mrMB)	+7,50	+1,25
Gabarit de aer (nave tehnice) la construcțiile de protecție a porților aval, față de nivelul maxim	12,50	2,50

#### La ecluzele Năvodari

Pentru combaterea salinizării apei din bieful II al canalului sistemul de alimentare de la ecluzele Năvodari prevede ca accesul apei din bieful II să se facă prin galerii în bajoaierele laterale, la nivelul mării cu funcționarea concomitentă, un anumit timp, a sistemului de alimentare cu cel de evacuare, pentru spălarea din sas a apelor sărate.

În același scop, în fața porților amonte și aval, au fost prevăzute să funcționeze perdele de aer comprimat pe timpul cât porțile sunt deschise.

#### **Elementele constructive ale ecluzelor:**

- capul amonte cu porți plane coborâtoare de serviciu și batardoul glisant;
- sasul;
- capul aval cu poartă buscată de serviciu, batardou glisant (cu rol de poartă de reparații) și vane plane pentru golirea ecluzei;
- turnul de control;
- podul mobil pentru acces la molul central;
- ecran de etanșare.

La ecluzele Năvodari au fost prevăzute galerii de evacuare ape mari, dimensionate pentru un debit de 50 m<sup>3</sup>/s care permit menținerea sub control a nivelurilor în bieful II al canalului, precum și îndepărtarea penei de apă sărată din fața ecluzelor.

#### **Instalațiile și echipamentele se compun din:**

- instalații de alimentare cu apă, canalizare, ventilație, electrice, forță și iluminat;
- echipamente hidromecanice (porți, vane, batardouri, mecanisme de acționare, bolarzi plutitori, instalații de protecție porți buscate, instalații pentru prevenirea înghețului);

- echipamente auxiliare (pompe, instalații de aer comprimat, gospodărie ulei, grup electrogen);
- instalații de detectare, de comandă și de semnalizare.

**La ecluzele Ovidiu:**

- cap amonte cu porți plane de serviciu și de siguranță coborâtoare cu alimentare centrală;
- sas;
- cap aval cu poartă buscată de serviciu și batardoul glisant;
- turnul de control;
- podul mobil de acces la molul central;
- ecranul de etanșare.

Partea de instalații și echipamente este similară cu ale ecluzelor de la Năvodari.

La ecluzele Ovidiu a fost realizată partea de construcție pentru centralele hidroelectrice de la capul aval, dispuse simetric față de axul ecluzelor.

## PORTURILE DE AȘTEPTARE DE LA ECLUZE - CARACTERISTICI FUNCȚIONALE -

Porturile de așteptare de la ecluze asigură desfășurarea, în condiții de securitate deplină, a operațiunilor de ecluzare. Ele sunt alcătuite din:

- construcții/cheiuri, pentru acostarea navelor aflate în așteptarea ecluzării;
- construcțiile de dirijare care fac legătura între construcțiile de acostare și ecluză;
- molul central din axul ecluzei.

Dimensiunile în plan ale porturilor de așteptare sunt:

### La ecluzele Ovidiu:

- |   |       |
|---|-------|
| - lungimea construcțiilor/cheiurilor de acostare amonte, pe ambele sensuri de navigație | 290 m |
| - lungimea construcțiilor de acostare aval, mal stâng                                   | 290 m |
| - lungimea construcțiilor/cheiurilor de acostare, mal drept                             | 240 m |
| - lungimea construcțiilor de dirijare   | 120 m |
| - lățimea portului de așteptare între construcțiile de acostare                         | 90 m  |

### La ecluzele Năvodari:

- |  |             |
|--|-------------|
| - lungimea construcțiilor de acostare amonte, mal drept  | 250 m       |
| - la portul de așteptare amonte, mal stâng nu s-au prevăzut construcții de acostare, dat fiind necesitatea amenajării racordului spre Luminița – Tașaul; |             |
| - lungimea construcțiilor de acostare aval, ambele maluri  | 145 m       |
| - lungimea construcțiilor de dirijare  | 120 m       |
| - lățimea portului de așteptare aval, între construcțiile de acostare  | 90 ...150 m |

Toate operațiunile legate de exploatarea porturilor de așteptare de la ecluze sunt conduse din turnul de comandă al ecluzelor, prin operatorul aflat la pupitrul de comandă al ecluzei

## PORTURILE PE CANALUL POARTA ALBĂ-MIDIA, NĂVODARI - CARACTERISTICI TEHNICE -

Canalul Poarta Albă – Midia, Năvodari debrușează în sectorul fluvio-maritim al portului maritim Midia. Pe canal sunt amenajate două porturi și anume:

- portul Ovidiu la km 11+000 (16+500) mal drept, în continuarea portului de așteptare aval al ecluzelor Ovidiu;
- portul Luminița, în lacul Tașaul (Năvodari), pentru care a fost realizat racordul către carierele de calcar din zonă.

Ambele porturi sunt situate în bieful II al canalului navigabil și au caracter industrial.

**Portul Ovidiu** are platforma amenajată la malul drept în aval de ecluza cu acelaș nume. Accesul rutier la port se face pe o bretea ce se desprinde din DN 2 A, la capătul rampei Constanța a podului peste canal, fiind în același timp și acces la ecluza Ovidiu și la drumul de exploatare și întreținere de pe malul drept al canalului navigabil. Accesul feroviar este realizat pe una din liniile de cale ferată aflată la limita CET Ovidiu.

Portul Ovidiu dispune de:

- |  |       |
|--|-------|
| - dană de așteptare cu platformă tehnologică cu lățimea de 15 m și cheu vertical cu lungimea de          | 140 m |
| - dane de așteptare cu cheu vertical de greutate și platformă portuară cu lățimea de 70 m și lungimea de | 280 m |
| - dane de operare cu cheu tip estacadă și platformă portuară cu lățimea de 70 m și lungimea de           | 170 m |
| - dană de așteptare aval cu cheu pereat, lungimea de   | 120 m |

În aval de portul Ovidiu, în zona km 10+500 (km 17+000), a fost realizată o lărgire către malul stâng al canalului pentru manevra de întoarcere a navelor/barjelor.

**Portul Luminița** are platforma portuară amenajată la malul estic al lacului Tașaul (Năvodari), bazinul portuar și canalul de acces în port fiind delimitat de apele lacului, printr-un dig având coronamentul la cota +4,50 mrMB. Portul Luminița dispune de racord rutier la drumul de acces la carieră și de racord feroviar.

Portul dispune de:

- |   |        |
|---|--------|
| - două dane cu cheu vertical având lungimea de 2 x 140 m =    | 280 m  |
| - fronturi de așteptare cu cheu pereat, cu lungimea totală de | 420 m. |

Cheurile urmează să fie dotate cu bolarzi, scări de acces, amortizoare de cauciuc.

## DRUMURI DE EXPLOATARE, ÎNTREȚINERE ȘI ACCES LA OBIECTIVELE CANALULUI NAVIGABIL

Categoria drumului (denumirea)	Lungimea totală (km)	Impietruite			Asfaltate	
		3,5/5,5*	6,0/8,0*	7,0/9,0*	6,0/8,0*	7,0/8,0*
Drumuri de exploatare și întreținere în lungul canalului, pe platforma de la cota +10 mrMB și +4,50 mrMB	63,6	-	63,6	-	-	-
Drumuri la marginea amprizei pe zona platoului de la Ovidiu	24,5	-	-	24,5	-	-
Drumuri de acces de la rețeaua de drumuri publice	36,7	-	15,5	12,6	3,4	5,2
Drumuri pe taluzurile zonei de platou	16,1	6,6	9,5	-	-	-
<b>Total</b>	<b>140,9</b>	<b>6,6</b>	<b>88,6</b>	<b>37,1</b>	<b>3,4</b>	<b>5,2</b>

\*) Lățimea părții carosabile/lățimea platformei

## PODURILE PE DRUMURILE DE EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE ALE CANALULUI

Nr. crt.	Poziția kilometrică(*)	Mal	Lungime pod	Lățime parte carosabilă	Soluția constructivă		Cotă cale pe pod	Nivel ape extraordinare NAE	Înălțime liberă
					Suprastructură	Sistem de fundare			
1.	Pod Valea Cocoșu Km 25+835 km (1+665)	D	20,10	4,80	Grinzi din beton armat prefabricat pretensionat	pe coloane	10,70	8,50	1,0
2.	Pod Valea Carataiul Mic km 25+720 (km 1+780)	S	22,10	4,80	"	pe coloane	10,70	8,50	1,0
3.	Pod Valea V 4 km 23+640 (km 3+860)	D	22,10	4,80	"	pe coloane	10,70	8,50	1,0
4.	Pod Valea V 5 km 20+800 (km 6+700)	D	20,10	4,80	"	pe coloane	10,70	8,50	1,0
5.	Pod Valea V 1 km 20+480 (km 7+020)	S	35,10	4,80	"	pe coloane	10,70	8,50	1,0
6.	Pod Valea Viilor km 18+225 (km 9+275)	S	60,20	4,80	"	direct	10,70	8,50	1,0
7.	Pod Valea V 6 km 16+965(km 10+533)	D	20,10	4,80	"	direct	10,70	8,50	1,0
8.	Pod Valea Nazarcea km 15+700 (km 11+800)	S	35,10	4,80	"	direct	10,70	8,50	1,0
9.	Pod valea V 7 km 12+420(km 15+080)	D	27,10	4,80	"	direct	10,70	8,50	1,0
10.	Pod Valea V 2 km 11+600(km 16+175)	S	42,15	4,80	"	pe coloane	5,20	2,0	1,25
11.	Pod km 10+845 (km 16+655)	D	35,10	4,80	"	pe coloane	5,20	2,0	1,25
12.	Pod Valea Neagră km 10+775(km 16+725)	S	60,20	4,80	"	pe coloane	5,20	2,0	1,25
13.	Pod Valea V 3 km 6+500(km 20+700)	S	42,15	4,80	"	direct	5,20	2,0	1,25

\*) kilometrajul din paranteză este cel folosit la proiectare cu km 0 la desprinderea din C.D.M.N.



## ANEXA 8

## TRATAREA EVENIMENTELOR CE POT SĂ APARĂ PE CANALUL NAVIGABIL

Nr. crt.	EVENIMENTUL PRODUS	DECIZIE IMEDIATĂ	CONSECINȚE	PRIMELE MĂSURI (*)
0	1	2	3	4
1.	<p>Navigația cu viteză peste limita prevăzută de regulament sau peste cea comunicată de controlorii de trafic, în următoarele situații:</p> <p>a) la întâlnirea cu nave/convoaie pentru care controlorii de trafic au impus circulație cu viteză redusă;</p> <p>b) la trecerea pe lângă nave sau grup de nave staționate pentru lucrări sau aflate în șenal sub operațiuni;</p> <p>c) în caz de vizibilitate redusă (ceată, precipitații abundente, alte cauze);</p> <p>d) vânt puternic;</p> <p>e) viteze peste limita maximă admisă de A.C.N. pentru navigația pe canal.</p>	<p>Reducerea vitezei navei/convoifului la nivelul cerut de dispeceeratul A.C.N., respectiv de controlorii de trafic</p>	<p>- Posibilitatea unor accidente cu urmări grave;</p> <p>- Posibilitatea producerii unor pagube materiale Administrației prin lovirea și deteriorarea construcțiilor și/sau instalațiilor canalului.</p>	<p>- Monitorizarea riguroasă a derulării navigației pe canal;</p> <p>- Atenționarea comandantului navei și a persoanei brevetate „Căpitan de navigație prin canalele navigabile Cat. D” aflate la bord și înștiințarea armatorului/operatorului asupra neconformității.</p>
2.	<p>Navă/convoi în derivă</p>	<p>- Stop navigația în ambele sensuri;</p> <p>- Dispoziție pentru degajarea șenalului navigabil pe un sens de navigație și asigurarea/acostarea navei/convoifului aflat în derivă;</p> <p>- După eliberarea șenalului, deschiderea navigației pe un sens, cu restricțiile corespunzătoare.</p>	<p>- Închiderea navigației până la degajarea șenalului pe un sens;</p> <p>- Aglomerarea navelor în zona evenimentului;</p> <p>- Diminuarea capacității de trafic a canalului;</p> <p>- Majorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit pe canal.</p>	<p>- Scoaterea navei/convoifului din șenal, conducerea și acostarea acestuia/acestui într-o zonă unde se poate staționa fără afectarea navigației pe canal;</p> <p>- Intervenții pentru înlăturarea cauzei derivei.</p>
3.	<p>Poluări accidentale</p>	<p>- Reducerea vitezei de navigație;</p> <p>- Alertă antipol.</p>	<p>- Aglomerarea navelor în zona evenimentului;</p> <p>- Diminuarea capacității de trafic a canalului;</p> <p>- Majorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit.</p>	<p>-Realizarea de baraje antipoluare;</p> <p>- Depistarea navei/convoifului poluator și intervenții pentru înlăturarea cauzelor</p>

REGULAMENTUL DE EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE CANALUL POARTA ALBĂ – MIDIA, NĂVODARI

0	1	2	3	4
4.	Incendiu la bord	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop navigația, în ambele sensuri;</li> <li>- Alarmarea navei pompier și/sau a altor mijloace pentru stingerea incendiului;</li> <li>- Atenționarea navelor/convoaielor care se îndreaptă către zona respectivă;</li> <li>- Informarea conducerii A.C.N. asupra evenimentului pentru deplasarea grupei care să evalueze situația și consecințele;</li> <li>- După stingerea incendiului, asigurarea navei/convoifului și degajarea șenalului, deschiderea navigației pe un sens, cu restricțiile corespunzătoare.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Închiderea navigației până la degajarea șenalului pe un sens;</li> <li>- Aglomerarea navelor în zona evenimentului;</li> <li>- Diminuarea capacității de trafic a canalului;</li> <li>- Majorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit pe canal</li> <li>- Diminuarea capacității de trafic a canalului;</li> <li>- Majorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit pe canal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scoaterea navei/convoifului din șenal și, dacă nava respectiv convoiul nu se poate deplasa prin mijloace proprii, remorcarea acesteia/acestuia și acostarea într-o zonă unde nu afectează navigația pe canal;</li> <li>- Monitorizarea navigației navelor/convoaielor aflate în tranzit în zonă, cu acordarea de priorități în funcție de încărcătură, până la normalizarea situației.</li> </ul>
5.	Coliziune	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop navigația în ambele sensuri;</li> <li>- Atenționarea navelor/convoaielor care se îndreaptă către zona respectivă;</li> <li>- Informarea conducerii A.C.N. pentru deplasarea grupei tehnice care să evalueze situația și consecințele;</li> <li>- Deschiderea navigației pe un sens, cu restricțiile corespunzătoare.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Închiderea navigației până la degajarea șenalului pe un sens;</li> <li>- Aglomerarea navelor în zona evenimentului;</li> <li>- Diminuarea capacității de trafic a canalului;</li> <li>- Majorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit pe canal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acțiuni pentru a se asigura vitalitatea navei/convoifului;</li> <li>- Măsurile stabilite de grupa de intervenție pentru redeschiderea navigației pe un sens;</li> <li>- Monitorizarea navelor/convoaielor aflate în tranzit în zonă, cu acordarea de priorități în funcție de încărcătură;</li> <li>- Scoaterea navelor/convoaielor din șenalul navigabil și acostarea acestora într-o zonă sigură.</li> </ul>
6.	Om la apă	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop circulația în ambele sensuri;</li> <li>- Desfășurarea acțiunii de "recuperare om la apă";</li> <li>- Atenționarea navelor/convoaielor care se îndreaptă către locul evenimentului;</li> <li>- După recuperare, redeschiderea navigației în ambele sensuri.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Închiderea navigației până la recuperarearea persoanei aflate în apă.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deplasarea în zonă a mijloacelor de salvare și monitorizarea recuperării omului din apă.</li> </ul>

REGULAMENTUL DE EXPLOATARE ȘI ÎNȚEȚINERE CANALUL POARTA ALBĂ – MIDIA, NĂVODARI

0	1	2	3	4
7.	Navă scufundată	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop navigația în ambele sensuri;</li> <li>- Atenționarea navelor/convoaielor care se îndreaptă către zona respectivă;</li> <li>- Informarea conducerii A.C.N. pentru deplasarea grupei tehnice care să evalueze situația și consecințele;</li> <li>- După eliberarea șenalului, deschiderea navigației pe un sens, cu restricțiile corespunzătoare.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Închiderea navigației până la degajarea șenalului pe un sens;</li> <li>- Aglomerarea navelor în zona evenimentului;</li> <li>- Diminuarea capacității de trafic a canalului și majorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit pe canal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Măsuri pentru salvarea echipajului și de limitare a pagubelor;</li> <li>- Controlul epavei și a șenalului pe zona afectată;</li> <li>- Balizarea și delimitarea șenalului liber pentru navigație;</li> <li>- Monitorizarea navigației cu acordarea de prioritate în funcție de încărcătură.</li> </ul>
8.	Explozii	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop navigație în ambele sensuri;</li> <li>- Atenționarea navelor/convoaielor care se îndreaptă către zona evenimentului;</li> <li>- Izolarea locului unde s-a petrecut evenimentul;</li> <li>- Informarea conducerii A.C.N. pentru deplasarea grupei tehnice care să evalueze situația și consecințele;</li> <li>- După eliberarea șenalului deschiderea navigației pe un sens, cu restricțiile corespunzătoare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Închiderea navigației până la degajarea șenalului pe un sens;</li> <li>- Aglomerarea navelor în zona evenimentului;</li> <li>- Diminuarea capacității de trafic a canalului și ajorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit pe canal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Măsuri indicate de grupa de intervenție;</li> <li>- Controlul navei/convoiuului implicat în eveniment;</li> <li>- Monitorizarea navigației și acordarea de prioritate în funcție de încărcătură.</li> </ul>
9.	Căderi de poduri sau cabluri electrice	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop navigație în ambele sensuri;</li> <li>- Atenționarea navelor/convoaielor care se îndreaptă către zona respectivă;</li> <li>- Informarea conducerii A.C.N. pentru deplasarea grupei tehnice care să evalueze situația și consecințele;</li> <li>- După eliberarea parțială a șenalului deschiderea navigației pe un sens.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Închiderea navigației până la degajarea șenalului pe un sens;</li> <li>- Aglomerarea navelor în zona evenimentului;</li> <li>- Diminuarea capacității de trafic a canalului și majorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit pe canal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Măsuri pentru ridicarea și evacuarea părților de construcție căzute în apă sau care limitează gabaritul de navigație;</li> <li>- Controlul șenalului pe zona respectivă.</li> </ul>

REGULAMENTUL DE EXPLOATARE ȘI ÎNȚEȚINERE CANALUL POARTA ALBĂ – MIDIA, NĂVODARI

0	1	2	3	4
10.	Închiderea portului Constanța	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirijarea navelor care se deplasează către portul Constanța la cheiurile din postul amonte al portului de așteptare al ecluzei Agigea;</li> <li>- Atenționarea navelor/convoaielor aflate în marș către aval cu indicarea zonei de acostare repartizate.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aglomerarea navelor în portul amonte/aval al ecluzei Agigea;</li> <li>- Diminuarea capacității de trafic a canalului și majorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legătură permanentă cu dispeceratul Administrației portului Constanța;</li> <li>- Informarea comandanților staționați la cheiurile portului de așteptare Agigea;</li> <li>- Desfășurarea navigației spre amonte normal.</li> </ul>
11.	Blocarea ieșirii navelor la Dunăre prin punerea pe uscat a unei nave/convoi în zona de intrare/ieșire în/din canal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirijarea navelor care navigă către amonte pentru acostare în portul de așteptare amonte al ecluzei Cernavodă;</li> <li>- Anunțarea Administrației A.C.N. pentru organizarea intervenției.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aglomerarea navelor în porturile de așteptare de la ecluza Cernavodă;</li> <li>- Diminuarea capacității de trafic a canalului și majorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organizarea acțiunii de eliberare a șenalului la ieșirea/intrarea din/în Dunăre;</li> <li>- Măsuri pentru deschiderea navigației pe un sens.</li> </ul>
12.	Izbirea, acroșarea, fisurarea, ruperea sau deteriorarea sub orice formă a construcțiilor de la ecluze, din porturi, cheiuri, ziduri, protecții și apărări ale canalului	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oprirea navei/convoifului;</li> <li>- Anunțarea evenimentului către conducerea A.C.N. prin dispeceratul/controlorii de trafic;</li> <li>- Deplasarea grupei tehnice la fața locului pentru a evalua situația și consecințele;</li> <li>- Atenționarea navelor/convoaielor ce se îndreaptă către zona respectivă.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pagube materiale produse Administrației, generate de necesitatea reparării distrugerilor provocate;</li> <li>- Diminuarea capacității de trafic pe cana și majorarea timpului de parcurs pentru navele aflate în tranzit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acostarea nevai/convoifului ce a provocat evenimentul și încheierea procesului verbal de constatare;</li> <li>- Înștiințarea armatorului/operatorului privind evenimentul și obligarea acestuia de a suporta reparațiile necesare;</li> <li>- Eliberarea navei/convoifului numai după confirmarea de către armator a angajamentului privind suportarea pagubelor provocate.</li> </ul>

**NOTĂ:** Pagubele provocate construcțiilor și instalațiilor canalului și/sau Administrației, vor fi recuperate de către C.N. Administrația Canalelor Navigabile SA Constanța de la armatorii/operatorii respectivi.

## AMPLASAMENTUL ȘI DEBITUL INSTALAT AL STAȚIILOR DE POMPARE PENTRU IRIGAȚII

### a) Prevederile proiectului inițial

Nr. crt.	Denumirea stației	Deținător	Amplasament		Debit instalat mc/s
			mal	km(*)	
1.	SPB Basarabi	SNIF Constanța	dr.	26+000 (1+500)	3,75
2.	SP 4+5	“	stg.	24+000 (3+500)	0,296
3.	SP Galeșu	“	dr.	23+000 (4+500)	3,95
4.	SPP 2+3	“	stg.	15+000 (12+500)	0,63
5.	SPP 14+15	“	dr.	5+600 (21+900)	0.09
6.	SPP 11+12+13	“	stg.	5+000 (22+500)	0,51
7.	SPP Depozit 10	“	dr.	3+500 (24+500)	0,23
<b>TOTAL DEBIT INSTALAT</b>					<b>9,456</b>

\*) Kilometrajul din paranteză este cel folosit la proiectare cu km 0 la desprinderea din C.D.M.N.

### b) Prevederi pentru irigații în anul 2013

Nr. crt.	Utilizatori	Debite prelevate mc/s	Volum solicitat mii mc
1	ANIF Filiala Constanța	0,66	7000
2	Organizația Utilizatorilor de Apă Tomis - Năvodari	0,0063	200
3	Primăria Năvodari	0,0019	15

**AMPLASAMENTUL PUNCTELOR DE PRIZĂ  
ȘI DEBITUL INSTALAT AL STAȚIILOR DE POMPARE PENTRU  
ALIMENTĂRI CU APĂ**

**a) Prevederile proiectului inițial**

Nr. crt.	Folosința de apă	Denumirea stației	Forul tutelar	Amplasament		Debit instalat mc/s	Obs.
				mal	km(*)		
1.	Industrie	SP Creasta	M.Ind.	stâng	23+800 (3+700)	6,0	
2.	Industrie	SP Petromidia	M.Ind.	ramura Luminița	-	6,0	
3.	Industrie	SP Munca Ovidiu	MAAP	stâng	10+400 (17+100)	0,267	
4.	Industrie	SP Fertilchim	M.Ind.	stâng	7+000 (20+500)	2,5	
5.	Apă potabilă	SP Galeșu	C.J. Constanța	drept	20+800 (6+700)	4,5	
<b>TOTAL folosință industrială (mc)</b>						<b>14.778</b>	
<b>TOTAL apă potabilă (mc)</b>						<b>4,500</b>	

\*) Kilometrajul din paranteză este cel folosit la proiectare cu km 0 la desprinderea din C.D.M.N.

**b) Prevederi pentru irigații în anul 2013**

Nr. crt.	Utilizatori	Debite prelevate mc/s	Volum solicitat mii mc
1	SC RAJA SA apa pentru potabilizare	0,73	23.000
2	SC ROMPETROL RAFINARE – SA apa industrială	0,32	10.050
3	SC COMPREST UTIL SRL	0,0008	24
4	SC REPEC SA OVIDIU	0,005	150
5	SC RIG SERVICE SA	0,49	2.500










CANALUL POARTA ALBĂ – MIDIA, NĂVODARI  
**REGULAMENT DE EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE**  
**LISTA PLANURILOR**

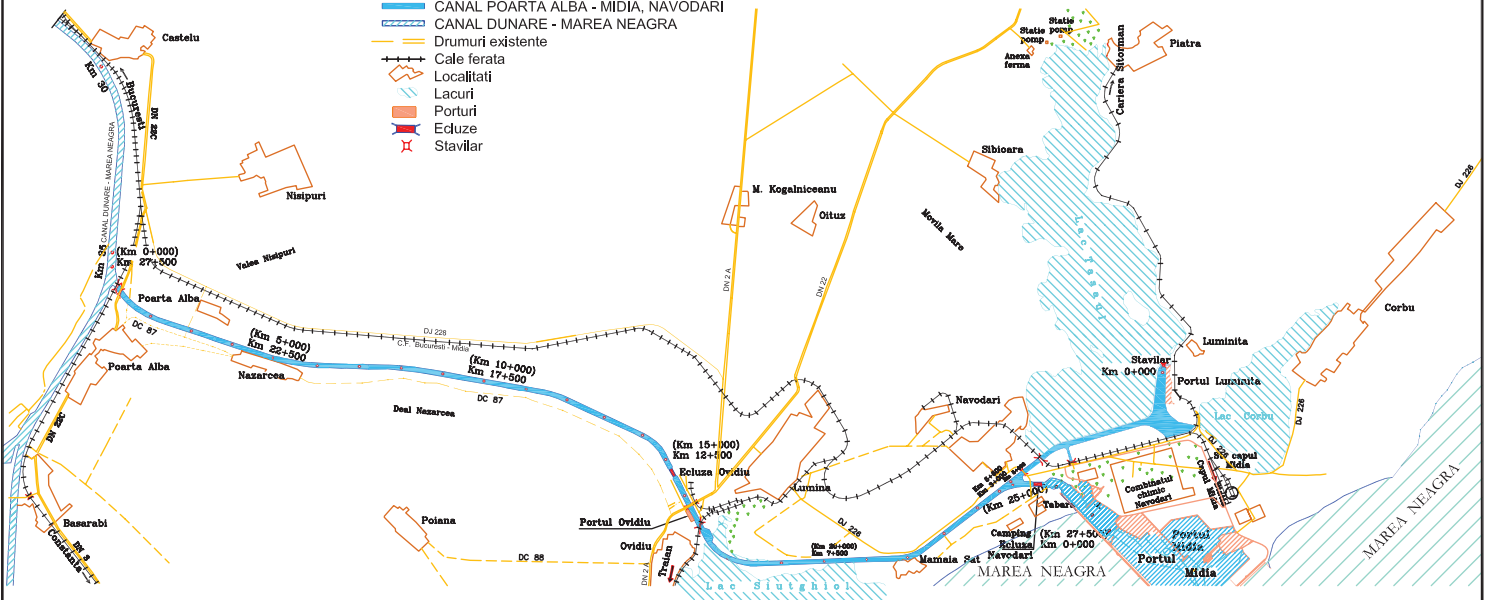
<b>Numărul planului</b>	<b>DENUMIREA PLANULUI</b>
1	Plan de situație
2.	Schema hidrotehnică complexă a canalului
3.	Secțiuni transversale caracteristice
4.	Secțiuni transversale Solutii constructive
5.	Văile afluate
6.	Ecluza Ovidiu – soluții constructive
7.	Ecluza Midia - Năvodari – soluții constructive
8.	Porturi de așteptare la ecluza Ovidiu – soluții constructive
9.	Porturi de așteptare la ecluza Năvodari – soluții constructive
10.	Stăvilă Tașaul – soluții constructive
11	Portul Ovidiu – Amplasament și soluții constructive
12	Portul Luminița – Amplasament și soluții constructive
13	Front de așteptare pt. formare convoaie
14	Drumuri de exploatare si intretinere
15.	Podurile de pe drumurile de exploatare si intretinere
16	Bazinul hidrografic al PAMN
17	Conducte de transport petroliere gaze si apa



CANALUL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI  
PLAN DE SITUATIE

LEGENDA :

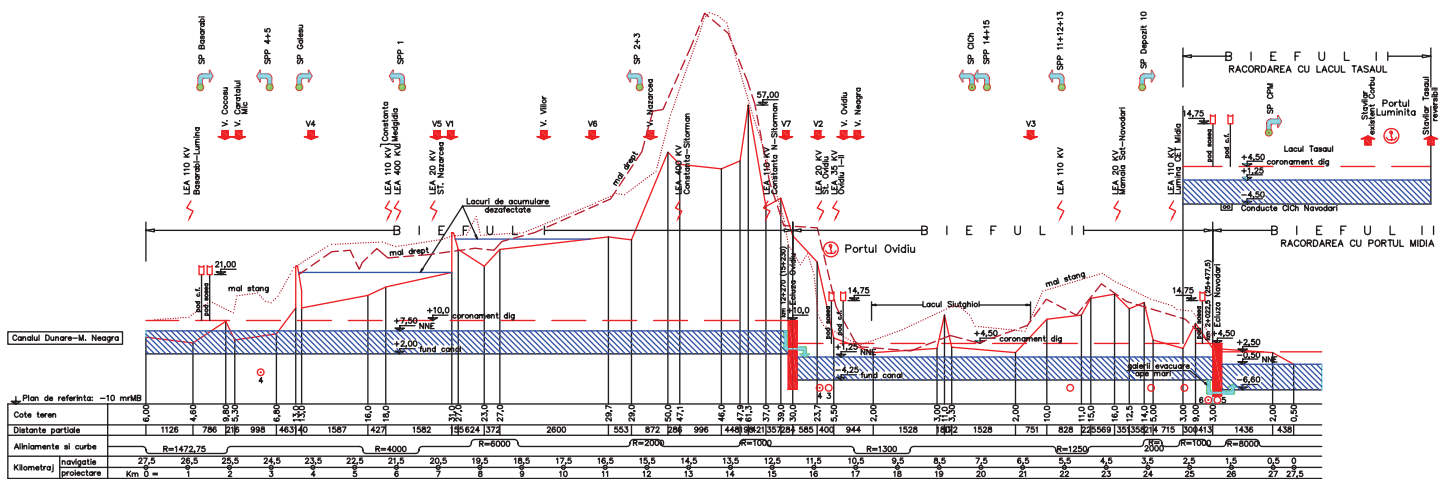
-  CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI
-  CANAL DUNARE - MAREA NEAGRA
-  Drumuri existente
-  Cale ferata
-  Localitati
-  Lacuri
-  Porturi
-  Ecluze
-  Stavaril



NOTA :

Pozitiile kilometrice din paranteza reprezinta kilometrajul de la proiectare si executie (km 0+000 la desprinderea din CDMN).  
Km 0+000 navigatie=  
km 27+500 proiectare, executie).

### CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI SCHEMA HIDROTEHNICĂ COMPLEXĂ A CANALULUI



**LEGENDA**

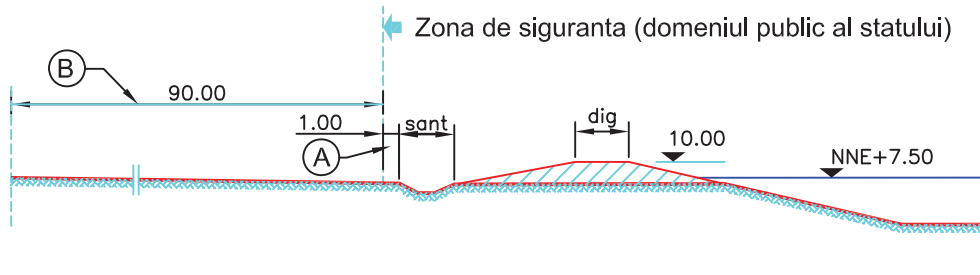
- Prize pentru stații de pompare pentru irigații
- Prize pentru stații de pompare potabilă și industrială
- Racordări vai afluențe
- Subtraversare conducte apă și canalizare
- Subtraversare conducte petrol și gaze
- Linii electrice aeriene care traversează canalul
- Stăvilă

Nr. crt.	NIVEL CARACTERISTIC	BIEFUL		
		I	II	III
1	Nivel minim excepțional	6,0	-	-
2	Nivel minim de exploatare	7,0	1,0	-1,1
3	Nivel normal de exploatare	7,5	1,25	-0,5
4	Nivel maxim 1%	8,5	2,0	0,5
5	Nivel maxim 0,1%	9,26	2,5	0,5
6	Coronament	10,0	4,5	2,5

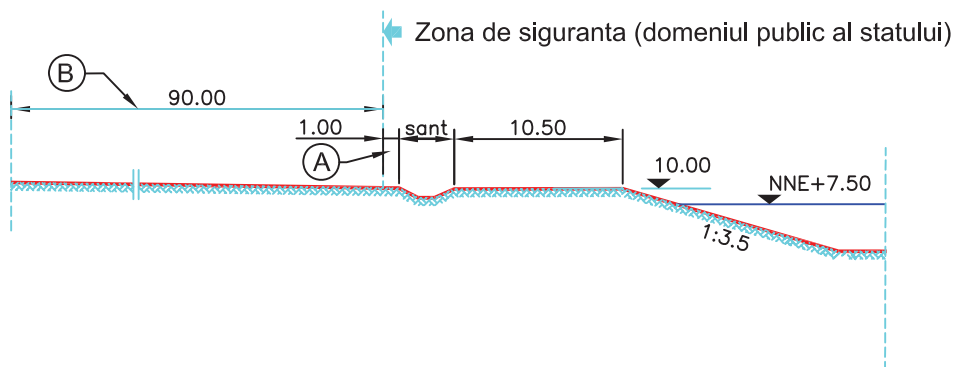
# CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI SECTIUNI TRANSVERSALE CARACTERISTICE

ZONELE DE SIGURANTA SI DE PROTECTIE ALE CANALULUI  
( LEGEA 55 / 2002 )

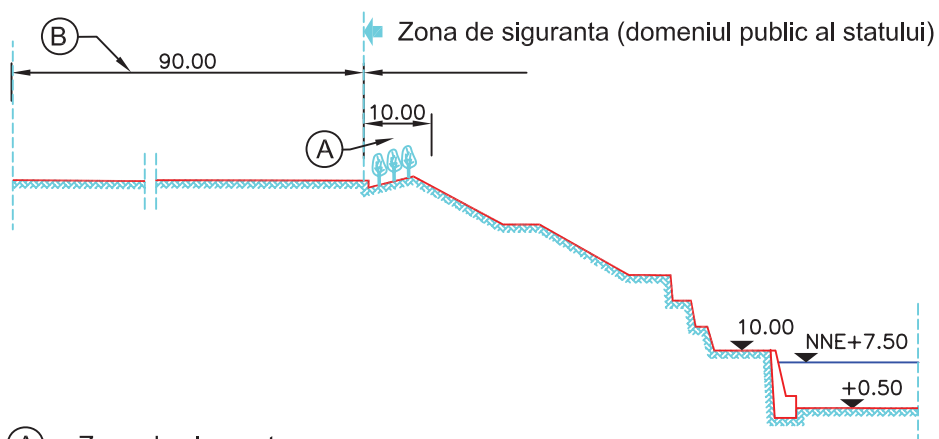
## 1. PE SECTORUL CU DIGURI



## 2. PE SECTORUL CU TERENUL LA COTA +10.00m r MB



## 3. PE SECTORUL REALIZAT IN DEBLEU





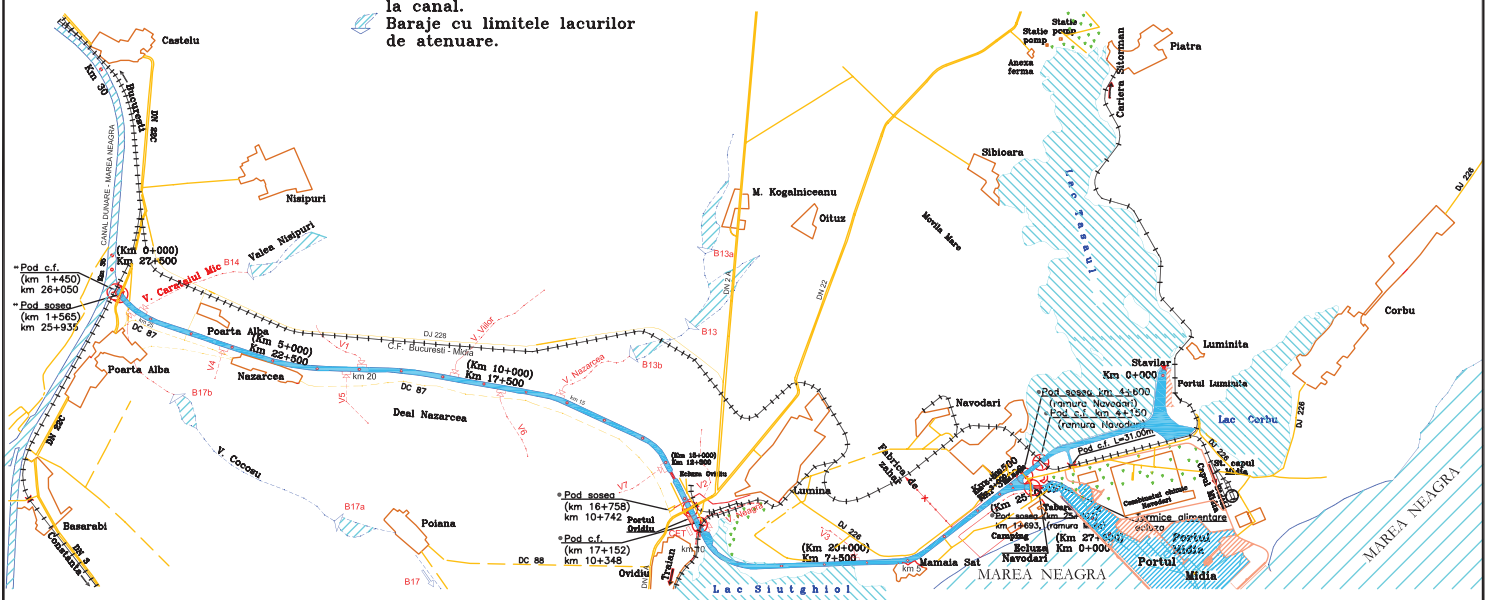
- (A) Zona de siguranta
- (B) Zona de protectie in care se interzice amplasarea orcarui fel de constructie fara avizul Administratiei si aprobarea MTCT

NNE Nivel normal de exploatare  
Cotele de nivel sunt date in sistemul de referinta Marea Baltica

CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI  
VAILE AFLUENTE

LEGENDA :

-  Racordarea vailor afluente la canal.
-  Baraje cu limitele lacurilor de atenuare.

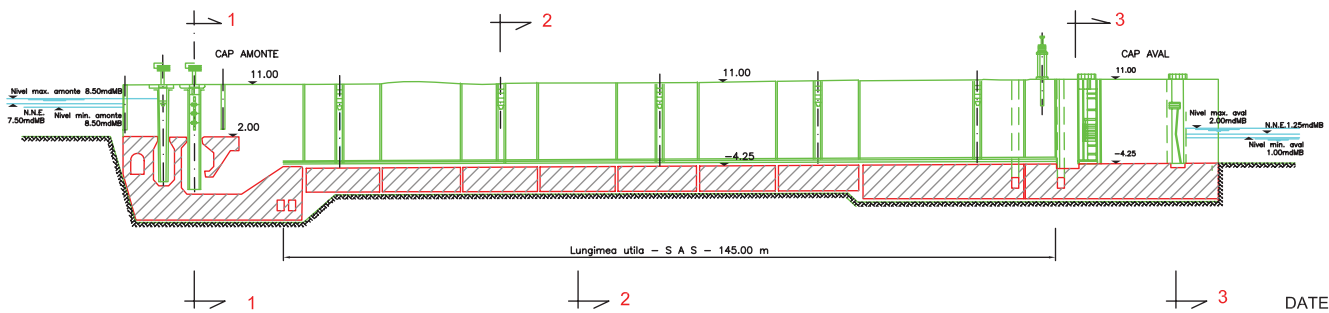


NOTA :

Pozitiile kilometrice din paranteza reprezinta kilometrajul de la proiectare si executie (km 0+000 la desprinderea din CDMN).  
Km 0+000 navigatie= km 27+500 proiectare, executie).

CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI  
**ECLUZA OVIDIU**  
 SOLUTII CONSTRUCTIVE

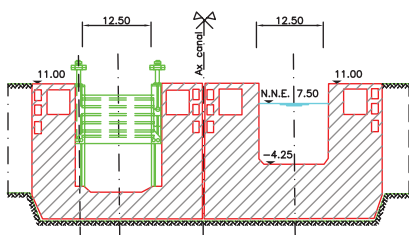
SECTIUNE LONGITUDINALA PRIN AX ECLUZA



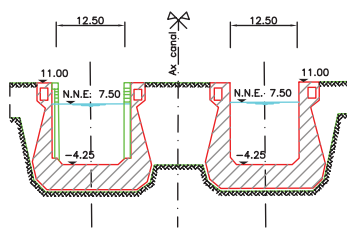
DATE DE BAZA

NR. CRT.	CARACTERISTICI	VALORI
1	Tipul ecluzei	Demnă cu o treaptă
2	Dimensiunile utile ale sasului	145x12.50
3	Temperatura minima de functionare.	-12°C
4	Nivel normal de exploatare amonte	+7.50mdMB
5	Nivel normal de exploatare aval	+1.25mdMB
6	Cota coronament	11.00mdMB

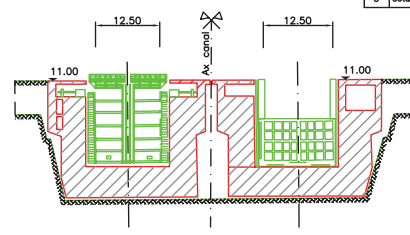
SECTIUNE TRANSVERSALA 1 - 1  
 Cap amonte



SECTIUNE TRANSVERSALA 2 - 2  
 S A S

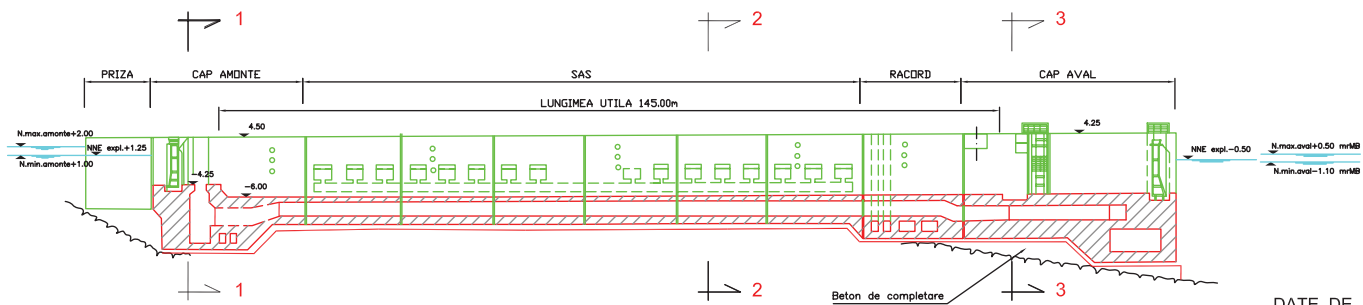


SECTIUNE TRANSVERSALA 3 - 3  
 Cap aval



CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI  
**ECLUZA MIDIA - NAVODARI**  
 SOLUTII CONSTRUCTIVE

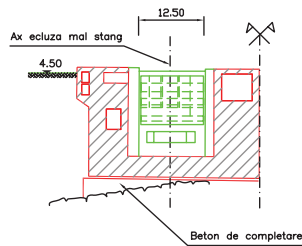
SECTIUNE LONGITUDINALA PRIN AX ECLUZA



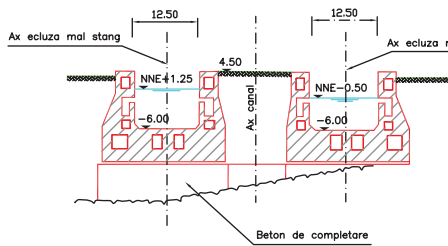
DATE DE BAZA

NR. CRT.	CARACTERISTICI	VALORI
1	Tipul ecluzei	Gemene cu o treapta
2	Dimensiunile minime ale unei ecluze.	145x12.50
3	Temperatura minima de functionare.	-12°C
4	Nivel normal de exploatare amonte	+1.25mrlMB
5	Nivel normal de exploatare aval	-0.50mrlMB
6	Cota coronament	+4.50mrlMB

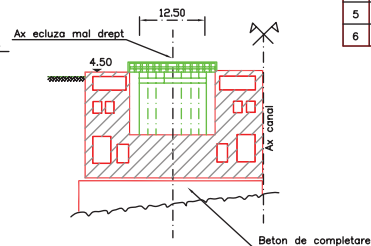
SECTIUNE TRANSVERSALA 1 - 1  
 Cap amonte



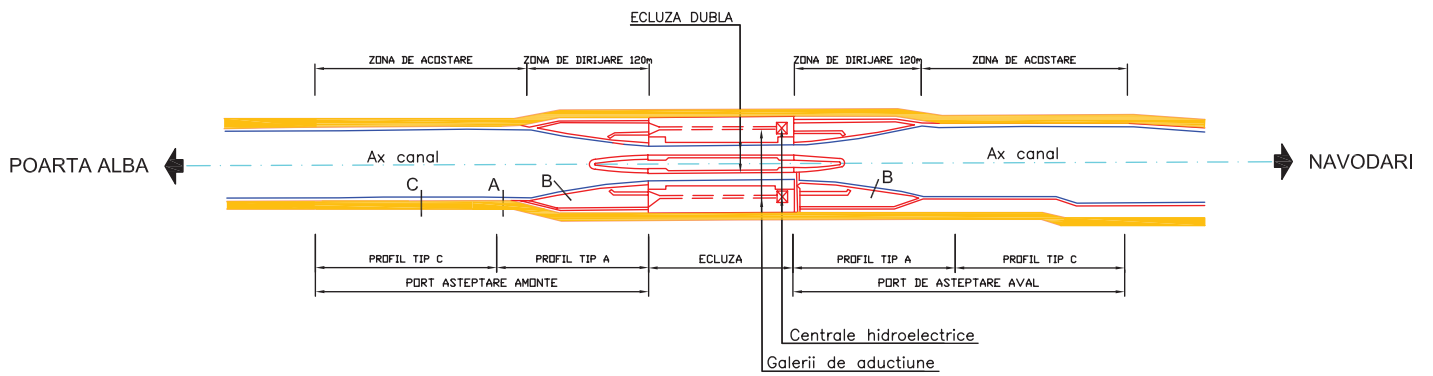
SECTIUNE TRANSVERSALA 2 - 2  
 Sas



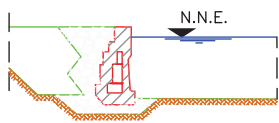
SECTIUNE TRANSVERSALA 3 - 3  
 Cap aval



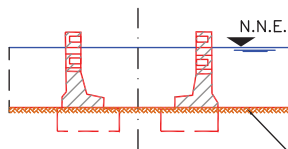
CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI  
**PORTURI DE AȘTEPTARE LA ECLUZA OVIDIU**  
 SOLUȚII CONSTRUCȚIVE



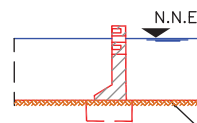
PROFIL TIP "A"



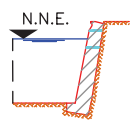
PROFIL MOL CENTRAL



PROFIL TIP "B"



PROFIL TIP "C"



Protectie fund

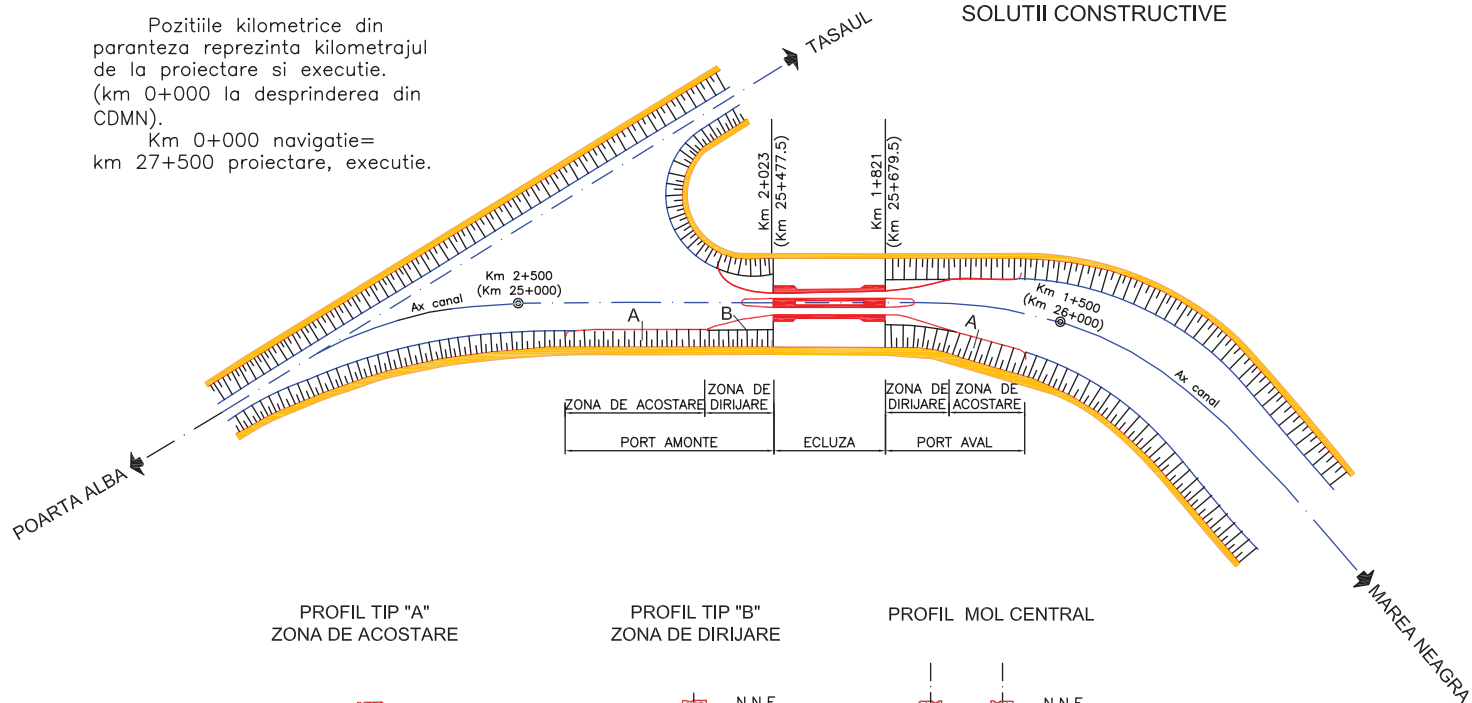
Protectie fund



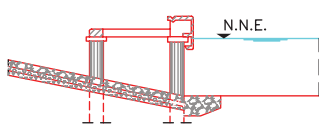
CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI  
 PORTURI DE AȘTEPTARE LA ECLUZA NAVODARI  
 SOLUȚII CONSTRUCTIVE

NOTA:

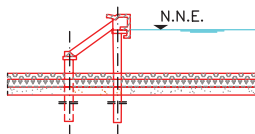
Pozițiile kilometrice din paranteza reprezintă kilometrajul de la proiectare și execuție. (km 0+000 la desprinderea din CDMN).  
 Km 0+000 navigație = km 27+500 proiectare, execuție.



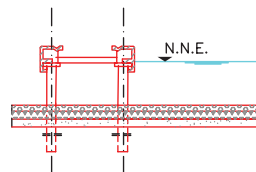
PROFIL TIP "A"  
 ZONA DE ACOSTARE



PROFIL TIP "B"  
 ZONA DE DIRIJARE

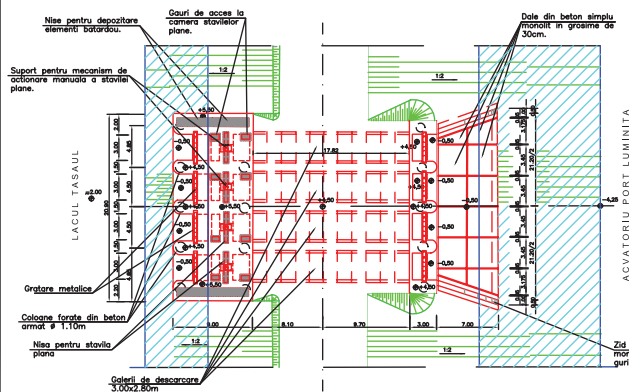


PROFIL MOL CENTRAL

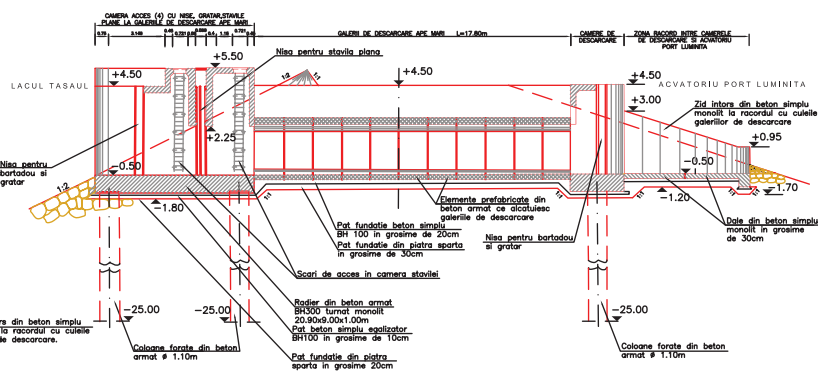


CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI  
STAVILAR TASAUL  
SOLUTII CONSTRUCTIVE

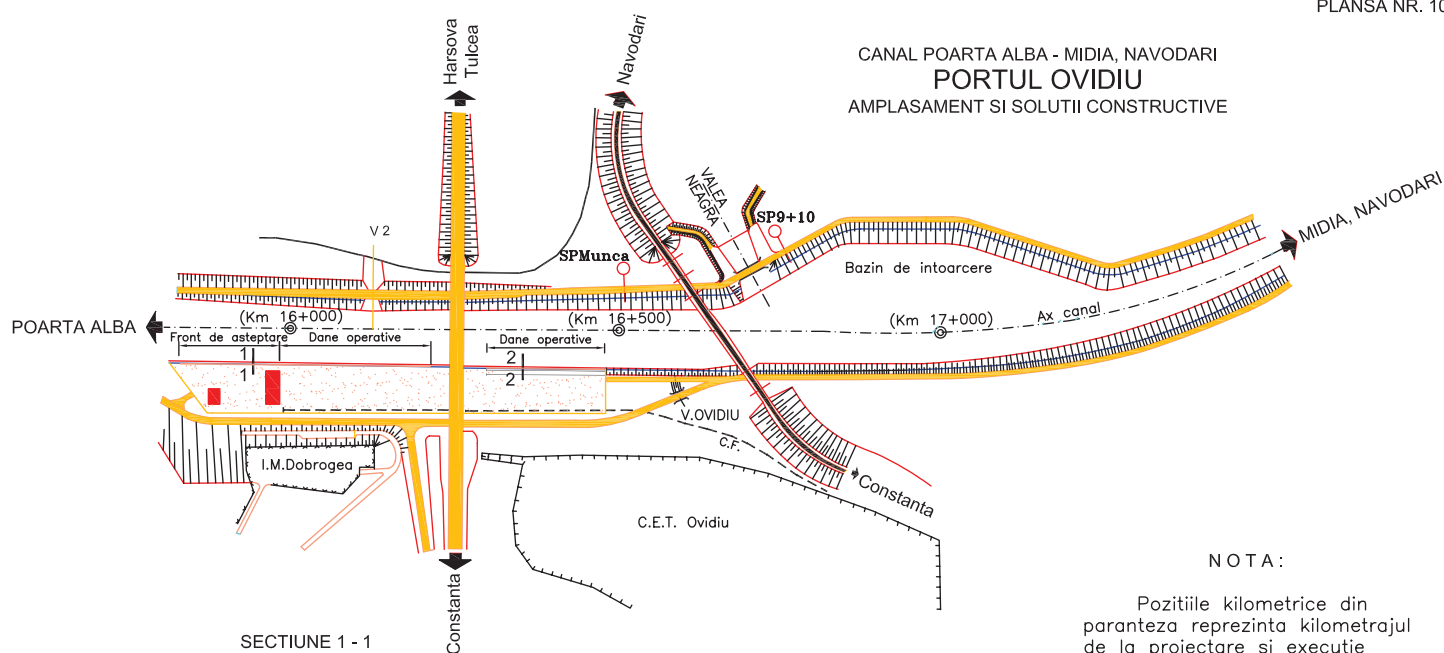
VEDERE PLANĂ



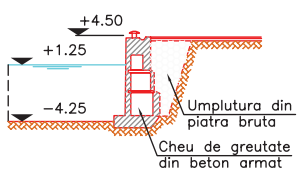
SECTIUNE LONGITUDINALA



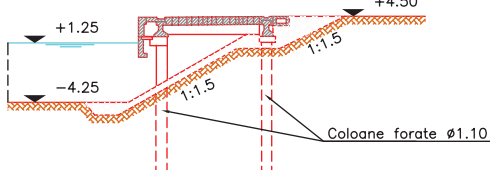
CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI  
**PORTUL OVIDIU**  
 AMPLASAMENT SI SOLUTII CONSTRUCTIVE



SECTIUNE 1 - 1



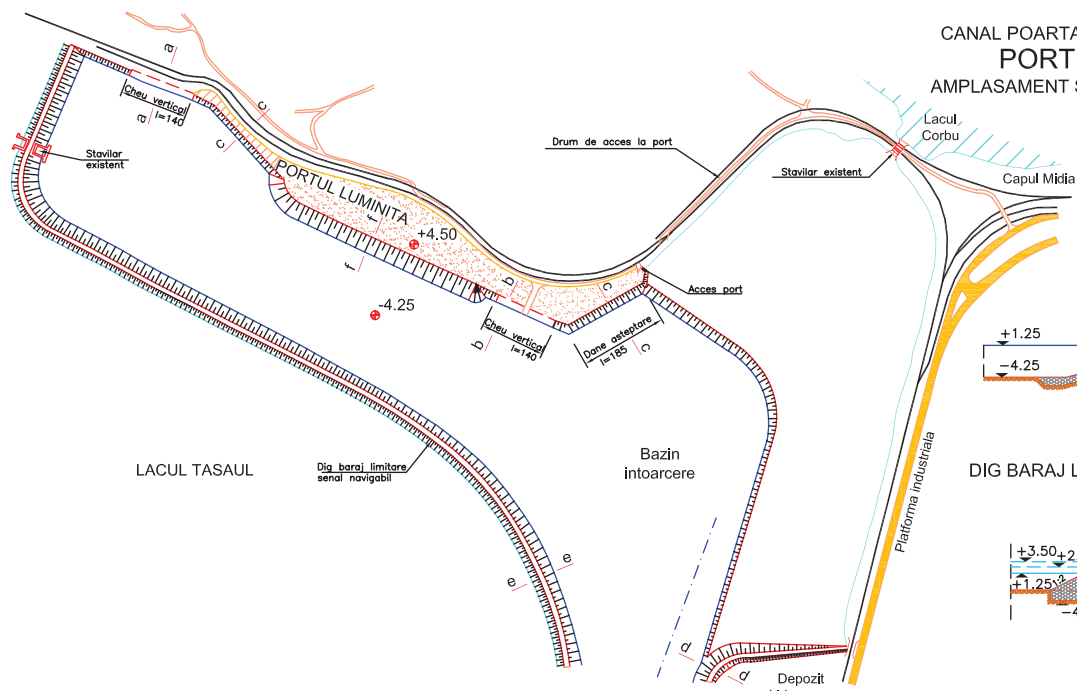
SECTIUNE 2 - 2



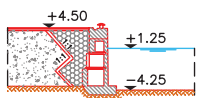
NOTA:

Pozitiile kilometrice din paranteza reprezinta kilometrajul de la proiectare si executie (km 0+000 la desprinderea din CDMN).  
 Km 0+000 navigatie= km 27+500 proiectare, executie).

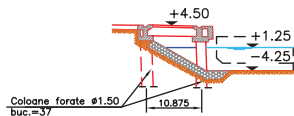
CANAL POARTA ALBA - MIDIA, NAVODARI  
**PORTUL LUMINITA**  
 AMPLASAMENT SI SOLUTII CONSTRUCTIVE



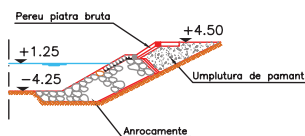
SECTIUNE a - a  
 CHEU DE GREUTATE CU GOLURI



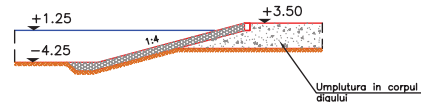
SECTIUNE b - b  
 CHEU VERTICAL TIP ESTACADA



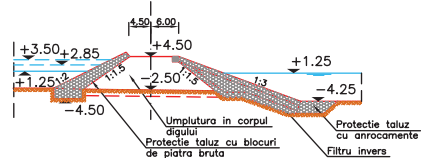
SECTIUNE c - c  
 CHEU PEREAT



SECTIUNE f - f



SECTIUNE e - e  
 DIG BARAJ LIMITARE SENAL NAVIGABIL



SECTIUNE d - d  
 DIG CONTUR DEPOZIT DRAGAJE

