

**SONDERREGELN
FÜR DIE SCHIFFFAHRT
AUF DEM RUMÄNISCHEN STRECKENABSCHNITT
DER FLUSSDONAU**

DONAUKOMMISSION

Budapest, 2014

Die vorliegenden „Sonderregeln für die Schifffahrt auf dem rumänischen Streckenabschnitt der Flussdonau“ wurden mit Verordnung des rumänischen Verkehrsministers Nr. 859 vom 7. Juni 2013 erlassen und sind am 26. Juli 2013 in Kraft getreten.

Das Sekretariat der Donaukommission erhielt den Text dieser Sonderregeln von den zuständigen rumänischen Behörden in französischer Sprache.

3. TEIL

SONDERREGELN FÜR DIE SCHIFFFAHRT AUF DEM RUMÄNISCHEN STRECKENABSCHNITT DER FLUSSDONAU

Diese Sonderregeln für die Schifffahrt gelten auf dem rumänischen Streckenabschnitt der Donau zwischen km 175 (Brăila) und km 1075 (Nera-Mündung) und ergänzen die „Schifffahrtsordnung auf der Donau – Teil 1“.

A. SONDERREGELN FÜR DIE SCHIFFFAHRT BEIM DURCHFAHREN DER BRÜCKE GIURGENI-VADU-OII (km 237 + 800)

§ 1

Durchfahren der Brücke. Abmessungen der Durchfahrtsöffnungen

1. Die Brücke ist in einer Richtung, wie folgt zu durchfahren:

- Talfahrer benutzen die mittlere Durchfahrtsöffnung;
- Bergfahrer benutzen die Durchfahrtsöffnung am linken Ufer, unter strenger Beachtung der Brücken- und Fahrwasserbezeichnung in diesem Bereich.

Bei Nebel oder bei Nacht unter beschränkten Sichtverhältnissen ist die Brückendurchfahrt für Schiffe und Verbände, die keine gut funktionierende Radaranlage an Bord haben, verboten.

Bei starkem Wind oder Sturm ist die Brückendurchfahrt verboten.

2. Die Abmessungen des Fahrwassers betragen:

a) mittlere Durchfahrtsöffnung:

- Breite: 120 m;
- lichte Höhe: 24,14 m über dem Nullpunkt des Pegels Hârşova;

b) Durchfahrtsöffnung am linken Ufer:

- Breite: 100 m;
- lichte Höhe: 21,64 m über dem Nullpunkt des Pegels Hârşova.

§ 2

Höchstabmessungen der Verbände

1. Zu Berg oder zu Tal fahrende Schlepp- oder Schubverbände dürfen maximal aus drei Reihen mit je drei gekuppelten Fahrzeugen mit einer Länge von maximal 300 m und einer Breite von maximal 35 m bestehen.
2. Zu Tal fahrende Verbände können auch aus zwei Reihen mit je vier gekuppelten Fahrzeugen mit einer Länge von maximal 220 m und einer Breite von maximal 46 m bestehen.

§ 3

Technisch-nautische Anforderungen an Verbände

1. Schleppverbände:
 - bei der Brückendurchfahrt müssen Schleppschiffe in der Bergfahrt die Länge des Schleppseils auf maximal 45 m und in der Talfahrt auf maximal 30 m verringern; die Länge der Befestigungsmittel zwischen den gekuppelten Fahrzeugen darf 15 m nicht überschreiten.
2. Schubverbände:
 - müssen über eine gute Manövrierfähigkeit bei Vor- und Rückwärtsfahrt sowie bei seitlicher Versetzung verfügen;
 - bei der Vorwärtsfahrt müssen Schubschiffe über eine ausreichende Maschinenleistung verfügen, um den Kurs des Verbandes halten und erforderlichenfalls die Position des Verbandes schnell ändern zu können;
 - bei der Rückwärtsfahrt muss der Verband sicher manövrieren können, um die gewünschte Fahrtrichtung einzunehmen und den Kurs bis zum Anhalten zu halten;
 - Schubschiffe müssen über eine ausreichende Maschinenleistung verfügen, um während der Brückendurchfahrt bei Gefahr einer Kollision mit den Brückenpfeilern eine seitliche Versetzung zu ermöglichen.

Die Maschinenleistung der Schlepp- oder Schubschiffe muss eine sichere Mindestgeschwindigkeit des Verbandes von 12 km/h im stillen Wasser und das Kurshalten des Verbandes im bezeichneten Fahrwasser bei der Brückendurchfahrt gewährleisten.

§ 4

Liegestellen und Manövrierbedingungen

1. Wenn die Schlepp- oder Schubschiffe die oben angeführten Bedingungen nicht erfüllen, müssen die Verbände oberhalb der Brücke im Bereich von km 240, oder in Hîrşova im Bereich von km 252, in der Talfahrt im Bereich von km 236 anhalten, damit sie die

Brücke Giurgeni-Vadu-Oii entsprechend der Maschinenleistung und der Manövrierfähigkeit des Motorschiffs durchfahren können.

2. Bei den Liegestellen oberhalb der Brücke darf die für das Wenden um 180° erforderliche Fläche nicht die Breite einer 1,5fachen Verbandslänge und in Strömungsrichtung nicht das 3,5fache der Verbandslänge überschreiten. Zur Einhaltung der Anforderungen beim Anhalten durch Aufdrehen müssen die Abmessungen der Verbandsformationen den Abmessungen des Fahrwassers an den dafür vorgesehenen Stellen entsprechen.
3. Beim Anhalten in Fahrtrichtung darf die bis zum vollständigen Halt zurückgelegte Entfernung
 - für Bergfahrer 200 m oder die Länge des Verbands;
 - für Talfahrer 600 m oder die dreifache Länge des Verbands
 nicht überschreiten.
4. Bei der Brückendurchfahrt muss die Maschinenleistung der Schlepp- oder Schubschiffe ausreichen, um den Verband im bezeichneten Fahrwasser zu halten.

Die Verbandsführer müssen ihre Formationen innerhalb der maximal zulässigen Abmessungen, in Abhängigkeit von der Maschinenleistung des Schlepp- oder Schubschiffs so zusammenstellen, dass dabei 6 t Ladung/PS und 8 t Tragfähigkeit/PS nicht überschritten werden.

B. SONDERREGELN FÜR DIE SCHIFFFAHRT BEIM DURCHFAHREN DER BRÜCKEN VON CERNAVODĂ (km 300 und km 300 + 070)

§ 1

Durchfahren der Brücken

1. Im Bereich der Brücken von Cernavodă erfolgt die Fahrt auf der Donau in den mittleren Durchfahrtsöffnungen der Brücken abwechselnd in einer Richtung, unter strenger Beachtung der Brücken- und Fahrwasserbezeichnung in diesem Bereich.

Zwischen km 299 + 100 und 301 + 900 sind das Kreuzen, Überholen und die Fahrt auf gleicher Höhe verboten.

Zu Tal fahrende Schiffe/Verbände haben Vorfahrt.

Bei Nebel oder bei Nacht unter beschränkten Sichtverhältnissen ist die Brückendurchfahrt für Schiffe und Verbände, die keine gut funktionierende Radaranlage an Bord haben, verboten.

Bei starkem Wind oder Sturm ist die Brückendurchfahrt verboten.

3. Die Abmessungen des Fahrwassers in den mittleren Brückenöffnungen betragen:
- maximale Breite: 150 m;
 - lichte Durchfahrtshöhe 31,03 m über dem Nullpunkt des Pegels Cernavodă.

§ 2

Höchstabmessungen der Verbände

1. Bei Wasserständen über + 150 cm am Pegel Cernavodă:
 - zu Berg fahrende Schlepp- oder Schubverbände dürfen maximal 300 m lang und 35 m breit sein und aus drei Reihen mit je drei gekuppelten Fahrzeugen bestehen;
 - zu Tal fahrende Verbände dürfen maximal 220 m lang und 46 m breit sein und aus zwei Reihen mit je vier gekuppelten Fahrzeugen bestehen.
2. Bei Wasserständen zwischen + 150 cm und $\pm 0,00$ cm am Pegel Cernavodă:
 - Zu Berg und zu Tal fahrende Verbände dürfen maximal 220 m lang und 33 m breit sein und aus zwei Reihen mit je drei gekuppelten Fahrzeugen, d.h. aus sechs Fahrzeugen bestehen.
3. Bei Wasserständen unter $\pm 0,00$ cm am Pegel Cernavodă:
 - Zu Berg und zu Tal fahrende Verbände dürfen maximal 220 m lang und 23 m breit sein und aus zwei Reihen mit je zwei gekuppelten Fahrzeugen bestehen.

§ 3

Technisch-nautische Anforderungen an Verbände

1. Schleppverbände:
 - bei der Brückendurchfahrt müssen Schleppschiffe in der Bergfahrt die Länge des Schleppseils auf maximal 45 m und in der Talfahrt auf maximal 25 m verringern; die Länge der Befestigungsmittel zwischen den gekuppelten Fahrzeugen darf 15 m nicht überschreiten.
2. Schubverbände
 - müssen über eine gute Manövrierfähigkeit bei Vor- und Rückwärtsfahrt sowie bei seitlicher Versetzung verfügen;
 - bei der Vorwärtsfahrt müssen Schubschiffe über eine ausreichende Maschinenleistung verfügen, um den Kurs des Verbandes zu halten;
 - bei der Rückwärtsfahrt muss der Verband sicher manövrieren, um die gewünschte Fahrtrichtung einzunehmen und den Kurs bis zum Anhalten zu halten;

- Schubschiffe müssen über eine ausreichende Maschinenleistung verfügen, um während der Brückendurchfahrt bei Gefahr einer Kollision mit den Brückenpfeilern eine seitliche Versetzung zu ermöglichen.

Die Maschinenleistung der Schlepp- oder Schubschiffe muss eine sichere Mindestgeschwindigkeit von 12 km/h im stillen Wasser und das Kurshalten des Verbandes im bezeichneten Fahrwasser bei der Brückendurchfahrt gewährleisten.

§ 4

Liegestellen und Manövrierbedingungen

1. Die Führer von Verbänden können ihre Formationen innerhalb der höchstzulässigen Abmessungen mit einer geringeren oder größeren Anzahl von Fahrzeugen je nach Maschinenleistung des Schlepp- oder Schubschiffs so zusammenstellen, dass dabei 6 t Ladung/PS und 8 t Tragfähigkeit/PS nicht überschritten werden.
2. Wenn die Schlepp- oder Schubschiffe die oben angeführten Bedingungen nicht erfüllen, müssen die Verbände anhalten und ihre Formation an die Erfordernisse einer sicheren Durchfahrt der Brücken anpassen.

Es gibt folgende Liegestellen:

- auf der Donau zu Tal bei km 296, bzw. zu Berg bei km 303.

Zur Einhaltung der Anforderungen beim Anhalten durch Aufdrehen müssen die Abmessungen der Formationen den Abmessungen des Fahrwassers an den dafür vorgesehenen Stellen entsprechen.

C. SONDERREGELN FÜR DIE SCHIFFFAHRT BEIM DURCHFAHREN DER BRÜCKEN VON FETEȘTI (km 42 + 220 und km 42 + 300) IM BORCEA-ARM

§ 1

Durchfahren der Brücken, Abmessungen für die Schifffahrt

1. Der Borcea-Arm im Bereich der Brücken von Fetești ist in einer Richtung, wie folgt zu durchfahren:
 - für Bergfahrer durch die mittlere Öffnung,
 - für Talfahrer durch die Öffnung am linken Ufer, unter strenger Beachtung der Brücken- und Fahrwasserbezeichnung im Bereich.

Bei Nebel oder bei Nacht mit beschränkten Sichtverhältnissen ist die Durchfahrt der Brücken für Schiffe und Verbände ohne Radaranlage in gutem Betriebszustand an Bord verboten.

Bei starkem Wind oder Sturm ist die Durchfahrt der Brücken verboten.

2. Die Abmessungen des Fahrwassers unter der Brücke betragen:
 - a) Durchfahrtsöffnungen am linken Ufer:
 - maximale Breite: 100 m;
 - lichte Höhe 17,9 m über dem Nullpunkt des Pegels Călărași;
 - b) mittlere Durchfahrtsöffnungen:
 - maximale Breite: 100 m;
 - lichte Höhe 18,04 m über dem Nullpunkt des Pegels Călărași.

§ 2

Höchstabmessungen der Verbände

1. Bei der Fahrt bei Wasserständen über + 150 cm am Pegel Cernavodă:
 - zu Berg fahrende Schlepp- oder Schubverbände dürfen maximal 220 m lang und maximal 33 m breit sein und aus zwei Reihen mit je drei gekuppelten Fahrzeugen bestehen;
 - zu Tal fahrende Verbände dürfen maximal 140 m lang und maximal 40 m breit sein und können auch aus nur einer Reihe von vier gekuppelten Fahrzeugen bestehen.
2. Bei Wasserständen unter oder gleich + 150 cm am Pegel Cernavodă:
 - zu Berg fahrende Schlepp- oder Schubverbände dürfen maximal 205 m lang und maximal 33 m breit sein und können aus zwei Reihen mit je drei gekuppelten Fahrzeugen bestehen.
 - zu Tal fahrende Verbände, die aus zwei Reihen mit je drei gekuppelten Fahrzeugen bestehen, dürfen maximal 190 m lang und maximal 33 m breit sein. Zu Tal fahrende Verbände dürfen aus nur einer Reihe mit vier gekuppelten Fahrzeugen mit einer Länge von maximal 125 m und einer Breite von maximal 40 m bestehen.

§ 3

Technisch-nautische Anforderungen an Verbände

1. Schleppverbände:
 - bei der Brückendurchfahrt müssen Schleppschiffe in der Bergfahrt die Länge des Schleppseils auf maximal 45 m und in der Talfahrt auf maximal 25 m verringern; die Länge der Befestigungsmittel zwischen den gekuppelten Fahrzeugen darf 15 m nicht überschreiten.

2. Schubverbände:

- müssen über eine gute Manövrierfähigkeit bei Vor- und Rückwärtsfahrt sowie bei seitlicher Versetzung verfügen;
- bei der Vorwärtsfahrt müssen Schubschiffe über eine ausreichende Maschinenleistung verfügen, um den Kurs des Verbandes halten und erforderlichenfalls die Position des Verbandes schnell ändern zu können;
- bei der Rückwärtsfahrt muss der Verband sicher manövrieren können, um die gewünschte Fahrtrichtung einzunehmen und den Kurs bis zum Anhalten zu halten;
- Schubschiffe müssen über eine ausreichende Maschinenleistung verfügen, um während der Brückendurchfahrt bei Gefahr einer Kollision mit den Brückenpfeilern eine seitliche Versetzung des Verbandes zu ermöglichen.

Die Maschinenleistung der Schlepp- oder Schubschiffe muss eine sichere Mindestgeschwindigkeit des Verbandes von 12 km/h im stillen Wasser und das Kurshalten des Verbandes im bezeichneten Fahrwasser bei der Brückendurchfahrt gewährleisten.

§ 4

Liegestellen und Manövrierbedingungen

1. Die Führer von Verbänden können ihre Formationen innerhalb der höchstzulässigen Abmessungen mit einer geringeren oder größeren Anzahl von Fahrzeugen je nach Maschinenleistung des Schlepp- oder Schubschiffs so zusammenstellen, dass dabei 6 t Ladung/PS und 8 t Tragfähigkeit/PS nicht überschritten werden.
2. Wenn die Schlepp- oder Schubschiffe die oben angeführten Bedingungen nicht erfüllen, müssen die Verbände anhalten und ihre Formation an die Erfordernisse einer sicheren Durchfahrt der Brücken anpassen.
3. Es gibt folgende Liegestellen:
 - auf dem Borcea-Arm zu Tal bei km 40 + 800, zu Berg bei km 44.
4. Zur Einhaltung der Anforderungen beim Anhalten durch Aufdrehen müssen die Abmessungen der Verbandsformationen den Abmessungen des Fahrwassers an den dafür vorgesehenen Stellen entsprechen.

D. SONDERREGELN FÜR DIE SCHIFFFAHRT BEIM DURCHFAHREN DER BRÜCKE VON GIURGIU-RUSSE (km 488 + 700)

§ 1

Durchfahren der Brücke

1. Die Durchfahrt der Brücke ist bei Tag und Nacht gestattet.

2. Schiffe und Verbände durchfahren die Brücke ausschließlich in der in Fahrtrichtung rechts neben der mittleren Durchfahrtsöffnung gelegenen Öffnung.
3. Schiffe, deren Höhe zwischen der Wasserlinie und dem höchstgelegenen nicht abbaubaren festen Punkt die Durchfahrt in den seitlichen Durchfahrtsöffnungen nicht zulässt, fahren bei Hochwasser und auch während der übrigen Schifffahrtsperiode durch die mittlere Öffnung mit beweglichem Joch.
4. Die Durchfahrt der mittleren Öffnung erfolgt nur nach Hebung des beweglichen Jochs.
5. Schiffe, die die mittlere Öffnung durchfahren müssen, müssen, um die Hebung des Jochs abzuwarten, vor der Brücke in einer Entfernung von mindestens 500 m bei Bergfahrt und mindestens 1000 m bei Talfahrt in Bereichen, an denen die Erlaubnis zum Anker an beiden Ufern signalisiert wird, anhalten.

Talfahrer können auch in den Häfen von Giurgiu und Russe anhalten.

§ 2

Abmessungen für die Schifffahrt

1. Die Breite des Fahrwassers in den seitlichen Durchfahrtsöffnungen beträgt 120 m.
2. In den seitlichen Durchfahrtsöffnungen beträgt die lichte Höhe unter der Brücke 20,14 m für die Durchfahrt von Tal zu Berg und 20,20 m für die Durchfahrt von Berg zu Tal über dem Nullpunkt am Pegel Giurgiu bzw. 20,96 m für die Durchfahrt von Berg zu Tal und 20,90 m für die Durchfahrt von Tal zu Berg über dem Nullpunkt am Pegel Russe.
3. Die Breite des Fahrwassers in der mittleren Öffnung beträgt 60 m.
4. Bei gehobenem Joch beträgt die lichte Höhe unter der Brücke in der mittleren Öffnung 27,54 m über dem Nullpunkt am Pegel Giurgiu und 28,30 m über dem Nullpunkt am Pegel Russe.

§ 3

Hebung des beweglichen Jochs

1. Schiffe, deren Abmessungen die der seitlichen Durchfahrtsöffnungen überschreiten, müssen die Hebung des beweglichen Jochs und die Durchfahrt der mittleren Öffnung mindestens 5 Stunden vor dem beabsichtigten Zeitpunkt der Durchfahrt beantragen.
2. Der Antrag ist schriftlich zu stellen. Er ist vom Schiffsführer oder vom Bevollmächtigten der Schifffahrtsgesellschaft, der das Schiff gehört, zu unterzeichnen und
 - für Talfahrer bei der Hafenmeisterei der Häfen Turnu Măgurele oder Giurgiu bzw. Nikopol oder Russe
 - für Bergfahrer bei der Hafenmeisterei der Häfen Oltenița oder Tutrakan
 einzureichen.

3. Bei den Hafenmeistereien der Häfen von Giurgiu oder Russe eingereichte Anträge werden telefonisch an die Station Giurgiu Nord weitergeleitet, wo ein Zeitpunkt für die Hebung des beweglichen Jochs festgelegt wird, der so weit wie möglich dem beantragten Zeitpunkt entsprechen, jedoch in keinem Fall davor liegen sollte.

Bei den Hafenmeistereien der Häfen von Turnu Măgurele oder Oltenița bzw. Nikopol oder Tutrakan eingereichte Anträge werden von diesen telegrafisch oder telefonisch an die Hafenmeisterei des Hafens Giurgiu bzw. Russe weitergeleitet, die die Station Giurgiu Nord benachrichtigt.

4. Das Schiff, das auf die Durchfahrt der mittleren Durchfahrtsöffnung wartet, muss sich bereithalten, um die Durchfahrt zum beantragten Zeitpunkt durchzuführen.

Mit der Hebung des beweglichen Jochs wird die Freigabe der Durchfahrt der mittleren Brückenöffnung von einer automatischen Signalanlage angezeigt. Erst dann darf die Durchfahrt erfolgen.

5. Wenn das Schiff, das die Hebung des beweglichen Jochs beantragt hat, nicht innerhalb einer Stunde nach Hebung des beweglichen Jochs durchgefahren ist, kann das bewegliche Joch wieder in die normale Stellung gebracht werden.
6. Wenn das Schiff, das die Hebung des beweglichen Jochs beantragt hat, die Durchfahrt nicht zum beantragten Zeitpunkt durchführen konnte, muss es sich mit der Hafenmeisterei des Hafens Giurgiu oder Russe in Verbindung setzen und einen anderen Zeitpunkt für die Durchfahrt vereinbaren.
7. Die Einzelheiten der bei der Durchfahrt der Schiffe durch die mittlere Durchfahrtsöffnung anzuwendenden Schifffahrtsregeln werden von den Hafenmeistereien der Häfen Giurgiu und Russe entsprechend den geltenden Schifffahrtsgesetzen und -regelungen in einer Bekanntmachung für die Schifffahrt festgelegt.

§ 4

Schifffahrtszeichen

1. Die Schifffahrtszeichen entsprechen sowohl im Brückenbereich als auch unter der Brücke und in den Schifffahrtsöffnungen der Schifffahrtsordnung auf der Donau.
2. Die seitlichen Durchfahrtsöffnungen werden für die gewöhnliche Schifffahrt bei Tag und Nacht bezeichnet.
3. Außerhalb der Öffnungszeiten des beweglichen Jochs ist die mittlere Durchfahrtsöffnung bei Tag und Nacht mit Verbotsschildern und -feuern bezeichnet.

§ 5

Schifffahrtsregelung

1. Die Regelung der Schifffahrt im Brückenbereich und unter der Brücke erfolgt gemäß der Schifffahrtsordnung auf der Donau.

2. Die Führer von Schiffen und Verbänden haben sich vor der Durchfahrt der Brücke in der Bekanntmachung für die Schifffahrt über die Bedingungen der Brückendurchfahrt zu informieren.

Die Bekanntmachung für die Schifffahrt kann bei allen Hafenmeistereien des rumänischen und bulgarischen Streckenabschnitts der Donau eingesehen werden.

3. Jeder Verstoß gegen die Bestimmungen und Schifffahrtsregeln, der eine Beschädigung der Brücke oder ihrer Einrichtungen zur Folge hat, zieht außer den vorgesehenen Sanktionen die Erstattung aller mit der Reparatur der Brücke und ihrer Anlagen verbundenen Kosten nach sich.

§ 6

Höchstabmessungen der Verbände

1. Zu Berg oder zu Tal fahrende Schlepp- oder Schubverbände dürfen maximal aus drei Reihen mit je drei gekuppelten Fahrzeugen mit einer Länge von maximal 300 m und einer Breite von maximal 35 m bestehen.
2. Zu Tal fahrende Verbände können auch aus zwei Reihen mit je vier gekuppelten Fahrzeugen mit einer Länge von maximal 220 m und einer Breite von maximal 46 m bestehen.

§ 7

Technisch-nautische Anforderungen an Verbände

1. Schleppverbände:
 - bei der Brückendurchfahrt müssen Schleppschiffe in der Bergfahrt die Länge des Schleppseils auf maximal 45 m und in der Talfahrt auf maximal 30 m verringern; die Länge der Befestigungsmittel zwischen den gekuppelten Fahrzeugen darf 15 m nicht überschreiten.
2. Schubverbände:
 - müssen über eine gute Manövrierfähigkeit bei Vor- und Rückwärtsfahrt sowie bei seitlicher Versetzung verfügen;
 - bei der Vorwärtsfahrt müssen Schubschiffe über eine ausreichende Maschinenleistung verfügen, um den Kurs des Verbands halten und erforderlichenfalls die Position des Verbands schnell ändern zu können;
 - bei der Rückwärtsfahrt muss der Verband sicher manövrieren können, um die gewünschte Fahrtrichtung einzunehmen und den Kurs bis zum Anhalten zu halten;
 - Schubschiffe müssen über eine ausreichende Maschinenleistung verfügen, um während der Brückendurchfahrt bei Gefahr einer Kollision mit den Brückenpfeilern eine seitliche Versetzung zu ermöglichen.

Die Maschinenleistung der Schlepp- oder Schubschiffe muss eine sichere Mindestgeschwindigkeit des Verbands von 12 km/h im stillen Wasser und das Kurshalten des Verbandes im bezeichneten Fahrwasser bei der Brückendurchfahrt gewährleisten.

§ 8

Liegestellen und Manövrierbedingungen

1. Wenn die Schlepp- oder Schubschiffe die oben angeführten Bedingungen nicht erfüllen, müssen die Verbände oberhalb oder unterhalb der Brücke in dem für das Ankern zugelassenen und bezeichneten Bereich anhalten, um ihre Formationen zu ändern, damit sie die Brücke Giurgiu-Russe sicher durchfahren können.

Zur Einhaltung der Anforderungen beim Anhalten durch Aufdrehen müssen die Abmessungen der Verbandsformationen den Abmessungen des Fahrwassers an den dafür vorgesehenen Stellen entsprechen.

2. Beim Anhalten in Fahrtrichtung darf die bis zum vollständigen Halt zurückgelegte Entfernung

- für Bergfahrer 200 m oder höchstens die Länge des Verbands;
- für Talfahrer 600 m oder höchstens die dreifache Länge des Verbands

nicht überschreiten.

**SONDERREGELN
FÜR DIE SCHIFFFAHRT
AUF DEM STRECKENABSCHNITT DER DONAU
ZWISCHEN DER REEDE VON SULINA UND DEM HAFEN VON
BRĂILA (km 175)**

DONAUKOMMISSION

Budapest, 2014

Die vorliegenden „Sonderregeln für die Schifffahrt auf dem Streckenabschnitt der Donau zwischen der Reede von Sulina und dem Hafen von Brăila (km 175)“ wurden mit Verordnung des rumänischen Verkehrsministers Nr. 859 vom 7. Juni 2013 erlassen und sind am 26. Juli 2013 in Kraft getreten.

Das Sekretariat der Donaukommission erhielt den Text dieser Sonderregeln von den zuständigen rumänischen Behörden in französischer Sprache.

**SONDERREGELN FÜR DIE SCHIFFFAHRT AUF DEM STRECKENABSCHNITT DER
DONAU ZWISCHEN DER REEDE VON SULINA UND DEM HAFEN VON BRĂILA
(km 175)**

Diese „Sonderregeln für die Schifffahrt“ gelten auf dem Streckenabschnitt der Unteren Donau zwischen Brăila (km 175) und der Reede von Sulina und wurden von der Stromverwaltung der Unteren Donau (Galați), im weiteren „Verwaltung“, auf der Grundlage von Artikel 23 des am 18. August 1948 in Belgrad unterzeichneten „Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau“ und der von der Donaukommission im Jahr 2010 angenommenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau“ ausgearbeitet.

Kapitel 1

ALLGEMEINE REGELN

§ 1.01

Anwendungsbereich

Diese Sonderregeln ergänzen die Vorschriften der „Schifffahrtsordnung auf der Donau - Teil 1“ und legen die besonderen Bedingungen der Schifffahrt auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau zwischen dem Hafen Brăila (km 175) und der Reede von Sulina (einschließlich der Reede) fest und gelten für alle See-, Fluss-See- und Flussschiffe, die diesen Streckenabschnitt einzeln oder im Verband befahren.

§ 1.02

Pflichten

1. Die Schiffsführer aller Schiffe müssen unabhängig von deren Flagge diese Regeln beim Befahren des Seeabschnitts der Unteren Donau zwischen dem Hafen Brăila (km 175) und der Reede von Sulina (einschließlich der Reede) beachten.
2. Seeschiffe müssen Lichter und Bezeichnung gemäß den „Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See“ führen.

§ 1.03

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung sind

- a) „Lotse“ eine Person, die über ein entsprechendes Zeugnis verfügt, dem Lotsenkorps der Verwaltung angehört oder von dieser nach Ablegung einer Prüfung zum Lotsen der Schiffe auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau vom Hafen Brăila (km 175) bis zur Sulina-Reede zugelassen ist;

- b) „gelotstes Schiff“ ein Schiff, schwimmendes Gerät oder eine schwimmende Einrichtung, ein Verband oder ein anderer, einzeln oder im Verband fahrender Schwimmkörper bei Inanspruchnahme von Lotsendiensten;
- c) „Verwaltung“ die Stromverwaltung der Unteren Donau Galați;
- d) „Fluss-See-Schiff“ ein für die sichere Fahrt auf See und auf Binnenwasserstraßen gebautes und ausgerüstetes Schiff.
- e) Die anderen verwendeten Begriffe sind in Teil 1 der Schifffahrtsordnung auf der Donau definiert.

§ 1.04

Bekanntmachungen für die Schifffahrt

Die Bestimmungen dieser Regeln werden durch von der Verwaltung erlassene Bekanntmachungen für die Schifffahrt ergänzt.

Diese Bekanntmachungen werden den Schiffen über die Hafenmeistereien zur Kenntnis gebracht, im Hydrometeorologischen Bulletin der Donau veröffentlicht und gegebenenfalls auch in den Nachrichten eines Rundfunksenders mit landesweiter Abdeckung im Rahmen des Hydrologischen Bulletins durchgegeben.

§ 1.05

Lotsenpflicht

- a) See- und Fluss-See-Schiffen ist das Befahren des Seeabschnitts der Donau von der Mündung des Sulina-Kanals bis zum Hafen Brăila (km 175) verboten, wenn sich an Bord kein Lotse der Verwaltung oder kein von ihr zugelassener Lotse befindet, der das Lotsen durchführt.
- b) Zu Berg oder zu Tal fahrende Binnenschiffe müssen, unabhängig von ihrer Flagge, einen Lotsen der Verwaltung oder einen von ihr zugelassenen Lotsen an Bord rufen, wenn sie nicht bereits einen Lotsen an Bord genommen haben, der über das für den entsprechenden Streckenabschnitt erforderliche besondere Zeugnis verfügt.

Kapitel 2

URKUNDEN UND TECHNISCHER ZUSTAND DER SCHIFFE

§ 2.01

Schiffsurkunden

Alle Schiffe müssen unabhängig von ihrer Flagge eine Urkunde zum Nachweis ihrer Staatszugehörigkeit sowie Zeugnisse und Dokumente an Bord mitführen, die in den geltenden nationalen Vorschriften sowie in den internationalen Übereinkommen, bei denen Rumänien Vertragspartei ist, vorgesehen sind.

§ 2.02Eichschein

1. See- und Fluss-See-Schiffe müssen außer den Dokumenten nach § 2.01 einen von der Verwaltung ausgestellten Eichschein für den Suez-Kanal oder einen gleichwertigen Eichschein mitführen.
2. Die Eichscheine gemäß Nummer 1 werden von der Verwaltung für die Berechnung der Schifffahrtsgebühren verwendet.
3. In Ermangelung eines Eichscheins nach Nummer 1 wird dieser von der Verwaltung ausgestellt.
4. Die Kosten für die zur Ausstellung eines derartigen Eichscheins erforderliche Eichung trägt das Schiff.

§ 2.03Zugelassene Krängung

Auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau ist die Fahrt für Schiffe mit einer Krängung von mehr als 4° verboten.

§ 2.04Überprüfung des Tiefgangs der Schiffe

1. Beim Einlaufen in die Sulina-Reede vom Meer müssen die Führer von See- und Fluss-See-Schiffen den tatsächlichen Tiefgang des Schiffs im Frischwasser mitteilen und der Lotse muss die Genauigkeit der mitgeteilten Angaben vor Anbordgehen überprüfen.
2. Wenn die Schiffe den von der Verwaltung mitgeteilten zulässigen Tiefgang überschritten haben, ist es ihnen verboten, vom Meer einzulaufen oder den Hafen zu verlassen.
3. Bei der Beladung bzw. Ballastaufnahme muss der Schiffsführer ständig den auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau gemäß § 3.05 maximal zulässigen oder von der Verwaltung mitgeteilten Tiefgang des Schiffs beachten.
4. Vor dem Betreten des Schiffes oder der Formation muss der Lotse überprüfen, ob das Schiff den am entsprechenden Tag zugelassenen maximalen Tiefgang einhält. Er hat über jedes festgestellte Überschreiten die Verwaltung und die Hafenmeisterei zu informieren.

Kapitel 3

BESONDERE SCHIFFFAHRTSREGELN

§ 3.01

Fahrtrichtung

1. Auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau müssen sich die Schiffe in Fahrtrichtung steuerbordseitig halten.
2. Dies gilt nicht, wenn besondere lokale Bedingungen eine Änderung der Fahrtrichtung erfordern.
3. In den Fällen nach Nummer 2 darf die Fahrtrichtung erst nach Benachrichtigung der anderen Schiffe durch die in dieser Verordnung festgelegten akustischen bzw. visuellen Zeichen, per Sprechfunk und nach Absprache der Art des Begegnens mit den anderen auf diesem Abschnitt fahrenden Schiffen geändert werden.

§ 3.02

Sicherheitsmaßnahmen

1. Die Führer von fahrenden oder stillliegenden Schiffen haben auf die Sicherheit des Schiffs zu achten, die Anker, Anlegevorrichtungen und Mittel für die Bezeichnung ständig einsatzbereit zu halten und alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit ihr Schiff die Schifffahrt nicht behindert.
2. Bei ungünstigen hydrometeorologischen Verhältnissen (Wasserstände über +300 cm bei Tulcea, Windstärke über 6° Beaufort / 39-49 km/h, Treibeis usw.) erfolgt die Fahrt auf der Flussbiegung bei Tulcea mit Hilfe eines von der Verwaltung zur Verfügung gestellten Schleppers . Die Kosten für die Zuhilfenahme des Schleppers trägt das Schiff.

§ 3.03

Begegnen

Auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau müssen:

1. einzeln fahrende Binnenschiffe den Seeschiffen Vorfahrt gewähren;
2. Seeschiffe beim Begegnen oder Überholen von Verbänden oder Kleinfahrzeugen, deren Unversehrtheit oder Sicherheit durch den von ihnen verursachten Wellenschlag, Schwall oder Sogwirkung gefährdet werden kann, ihre Geschwindigkeit rechtzeitig und ausreichend verringern;
3. Kleinfahrzeuge aller Art müssen Motorschiffen rechtzeitig ausweichen und dürfen höchstens 15 m vom Ufer entfernt fahren.

§ 3.04

Im Fluss verbliebene bzw. versunkene Gegenstände

1. Anker, Ketten oder andere, auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau verbliebene Gegenstände, die die Schifffahrt behindern oder gefährden können, werden von der Verwaltung geborgen; die Bergungskosten trägt der Eigentümer dieser Gegenstände.
2. Hat der Eigentümer die Stelle und die Art der verlorenen Gegenstände nicht gemeldet oder kann er nicht belangt werden, werden die betreffenden Gegenstände von der Verwaltung zum Ausgleich der ihr entstandenen Kosten gemäß der geltenden Gesetzgebung verkauft.
3. Führer von auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau fahrenden Schiffen und Verbänden, die Gegenstände von beachtlicher Größe, Versandstücke, Döpper, Kleinfahrzeuge oder auf der Donau treibende unbemannte, nachts unbeleuchtete, die Schifffahrt gefährdende Schiffe beobachten, müssen deren Standort der Verwaltung, der Hafenmeisterei und auch den diesen Streckenabschnitt befahrenden Schiffen melden.
4. Die Verwaltung sorgt für die Aufbewahrung dieser Gegenstände und gibt sie nach Erstattung der Kosten für Bergung und Aufbewahrung an den Eigentümer zurück oder verkauft sie entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen.

§ 3.05

Abmessungen der Schiffe

1. Auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau von Brăila bis zur Sulina-Reede müssen unter normalen Bedingungen alle See- und Fluss-See-Schiffe einen Tiefgang von 23 Fuß im Süßwasser, d.h. maximal 7,01 m einhalten. Die Tiefen werden täglich in einem nationalen Rundfunksender bekannt gegeben und den Schiffen in Bekanntmachungen für die Schifffahrt zur Kenntnis gebracht.
2. Dieser Streckenabschnitt kann unter normalen Bedingungen von Schiffen mit einer Länge von maximal 180 m oder von schwimmenden Geräten mit einer maximalen Breite von 40 m befahren werden.
3. Gegebenenfalls kann die Verwaltung in Abhängigkeit vom Wasserstand der Donau
 - a) die Herabsetzung des Tiefgangs gemäß Nummer 1 anordnen oder dessen Überschreitung zulassen;
 - b) die Fahrt von Schiffen mit einer Länge von über 180 m, jedoch höchstens 225 m zulassen;
 - c) die Fahrt von schwimmenden Geräten mit einer Breite von über 40 m zulassen, wenn die hydrometeorologischen Bedingungen dies erlauben.
4. Die Zulassung der Überschreitung des Tiefgangs oder der Länge des Schiffs kann nur von einem Tag auf den anderen erteilt werden. Sie wird der Hafenmeisterei und der Agentur für Lotsendienste mitgeteilt. In diesem Fall muss der Schiffsführer unter

Berücksichtigung der von der Verwaltung festgelegten Schifffahrtstiefe die für die sichere Fahrt erforderliche Reserve des Tiefgangs gewährleisten.

5. Schub- und Schleppverbände müssen die in den Empfehlungen der Donaukommission oder in den Sonderregeln und in den von der Verwaltung erlassenen Bekanntmachungen für die Schifffahrt für besondere Abschnitte oder Verhältnisse festgelegten Abmessungen beachten.

§ 3.06

Von Schiffen und Kleinfahrzeugen einzuhaltender Abstand

1. Beim Durchfahren von schwer befahrbaren Bereichen oder Bereichen mit stark ausgeprägten Kurven sowie des Streckenabschnitts der Donau zwischen der Sulina-Barre und sm 34 ist es den Schiffen verboten, an das vor ihnen fahrende Fahrzeug dichter als 1 Seemeile heranzufahren.
2. Schiffen oder Kleinfahrzeugen ist es verboten, beim Durchfahren des Kanals an in Fahrt befindliche See- und Fluss-See-Schiffe dichter als 1 Seemeile ab Bug des Seeschiffs heranzufahren.

§ 3.07

Versperren des Fahrwassers

1. Es ist verboten, das Fahrwasser durch Schiffe jeglicher Art, schwimmende Anlagen oder Fischereianlagen bzw. -ausrüstungen zu versperren.
2. Auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau ist es verboten, im Fahrwasser und an für das Stillliegen von Schiffen vorgesehenen Stellen Netze und sonstige Fischereiausrüstungen auszulegen.

Kapitel 3.1

SONDERREGELN FÜR DEN SULINA-KANAL

§ 3.1.01

Schiffe, für die ein Fahrverbot auf dem Sulina-Kanal gilt

Schiffen mit einer Tragfähigkeit von über 50 t ist die Fahrt unter Segeln auf dem Sulina-Kanal verboten.

§ 3.1.02

Fahrgeschwindigkeit im Sulina-Kanal

1. Auf frei fließenden Strecken ohne Einschränkungen für die Schifffahrt wird die Fahrgeschwindigkeit im Kanal in Absprache mit dem an Bord befindlichen Lotsen

festgelegt, wobei die nachfolgend für normale hydrometeorologische Bedingungen aufgeführten Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht überschritten werden dürfen:

	Bergfahrer	Talfahrer
- Kleinfahrzeuge	8 Knoten	9 Knoten
- Schlepper oder Verbände	8 Knoten	9 Knoten
- Fahrgastschiffe, Rettungs-, Feuerwehr- und Militärfahrzeuge	9 Knoten	10 Knoten
- Seeschiffe bis 4000 tdw	7 Knoten	9 Knoten
- Seeschiffe von 4000 bis 12000 tdw	6 Knoten	8 Knoten
- Seeschiffe von 12000 bis 25000 tdw	5 Knoten	7 Knoten

Wenn der Wasserstand bei Tulcea über +300 cm liegt, muss die Geschwindigkeit so weit verringert werden, dass noch eine sichere Steuerfähigkeit und eine geringe Wellenbildung gewährleistet wird.

Auf Anweisung des Lotsen hat der Schiffsführer die Geschwindigkeit entsprechend den im Fahrtbereich herrschenden Bedingungen zu verringern.

§ 3.1.03

Fahrt auf gleicher Höhe, Begegnen, Überholen

1. Die Fahrt auf gleicher Höhe ist verboten.
2. In Kurven und bei unzureichender Fahrwasserbreite sind das Überholen und Begegnen der Schiffe verboten.
3. In Berg- und Talfahrt dürfen sich nur Schiffe mit einer Verdrängung von maximal 4000 t überholen. Das Überholen ist nur an dafür geeigneten Stellen erlaubt.
4. Bei Nacht ist auf dem Streckenabschnitt zwischen der Mündung des Sulina-Kanals und sm 34 das Begegnen und Überholen für See- und Fluss-See-Schiffe verboten.

§ 3.1.04

Fahrt bei Nacht

1. Die Fahrt bei Nacht zwischen sm 0 (Hafen Sulina) und der Barre ist für alle Schiffe verboten, ausgenommen Schiffe der Verwaltung oder Schiffe mit besonderer Erlaubnis der Verwaltung.
2. Für Seeschiffe und Fluss-See-Schiffe ist die Talfahrt bei Nacht von sm 43 bis 0 (Hafen Sulina) verboten.
3. Zwischen der Mündung des Sulina-Kanals und sm 43 ist die Bergfahrt rund um die Uhr gestattet, ausgenommen Seeschiffe mit einer Länge von über 140 bzw. einer Breite von über 28 m, neue Konstruktionen ohne Maschinenantrieb (ohne Eigenantrieb), übergroße Sondertransporte sowie Gefahrgutschiffe. Die Verwaltung kann mit Bekanntmachungen für die Schifffahrt die Bergfahrt zwischen der Mündung des Sulina-Kanals und sm 43 einschränken oder unterbrechen.

4. In Sonderfällen kann die Verwaltung die Bergfahrt bestimmter Schiffe in Abhängigkeit von den hydrometeorologischen und nautischen Bedingungen verbieten.
5. Während der gesamten Schifffahrtsperiode auf dem Seeabschnitt der Donau müssen das Radargerät, die Sprechfunkanlage und das automatische Identifikationssystem (AIS) der Fluss- und Fluss-See-Schiffe betriebsfähig sein.

§ 3.1.05

Sperrung der Schifffahrt im Sulina-Kanal

1. Wenn es die Situation erfordert, beschließt die Verwaltung die vorübergehende Schließung des Kanals.
2. In diesem Fall sind an den Überwachungsstationen von Tchatal Sf. Gheorghe und Tschatal Ismail Tag und Nacht die Verbotsschilder A1 (Anlage 7 der Schifffahrtsordnung auf der Donau) gesetzt und die Agentur für Lotsendienste sowie die Hafenmeistereien von Tulcea und Sulina geben den Schiffen die vorübergehende Schließung des Kanals bekannt. Die Führer der Schiffe bzw. Verbände müssen die für sie zutreffenden Vorschriften nach Nummer 3 bzw. 4 dieses Paragraphen einhalten.
3. Die Führer von zu Berg fahrenden Schiffen bzw. Verbänden müssen die erforderlichen Maßnahmen zum Ankern oder Festmachen an den gemäß den Vorschriften gekennzeichneten, oder vom Lotsen angezeigten Stellen treffen.
4. Die Führer von zu Tal fahrenden Schiffen bzw. Verbänden müssen unter Berücksichtigung ihres Standorts, ihrer Merkmale und der Schifffahrtsbedingungen bei Erhalt der Bekanntgabe gemäß den Vorschriften von § 5.04 Nr. 4 und 5 dieser Verordnung verfahren.

Kapitel 3.2

SONDERBESTIMMUNGEN FÜR DIE MÜNDUNG DES SULINA-KANALS

§ 3.2.01

Ein- und Ausfahrt durch die Mündung des Sulina-Kanals

1. Die Einfahrt durch die Mündung des Sulina-Kanals ist rund um die Uhr gestattet, mit Ausnahme der in Kapitel IV §§ 4.01 und 4.03 sowie Kapitel V § 5.04 festgelegten Bedingungen.

In besonderen Fällen kann die Verwaltung die Durchfahrt für bestimmte Schiffe einschränken, wenn die Schifffahrtsbedingungen bzw. die Merkmale der Schiffe nicht den Anforderungen genügen.

2. Die Ausfahrt durch die Mündung des Sulina-Kanals ist nur bei Tag gestattet, mit Ausnahme der in Kapitel IV §§ 4.01 und 4.03 sowie Kapitel V § 5.04 festgelegten Bedingungen.

In besonderen Fällen kann die Verwaltung jeweils nach Prüfung der vorliegenden Bedingungen, der Merkmale des Schiffs und der Dringlichkeit des Antrags die Durchfahrt bestimmter Schiffe erlauben.

3. Werden in der Mündung des Sulina-Kanals Bagger- oder sonstige Arbeiten durchgeführt, wird die Ein- und Ausfahrt der Schiffe durch die in der vorliegenden Verordnung vorgeschriebene Bezeichnung, die auf diese Arbeiten durchführenden Ausrüstungen angebracht ist, oder durch einen Durchfahrtsplan für den betroffenen Abschnitt geregelt, der der Hafenmeisterei und der Agentur für Lotsendienste von Sulina in Form einer Bekanntmachung für die Schifffahrt mitgeteilt wird.
4. Bei Verbot des Auslaufens ins Meer muss das Schiff bis zur Aufhebung des Verbots vor Anker gehen oder an einer von der Verwaltung hierfür eingerichteten und bezeichneten Stelle anlegen.

§ 3.2.02

Wahl des Ankerplatzes auf der Reede von Sulina

1. Bei Ankunft in der Reede von Sulina muss der Schiffsführer den Ankerplatz so wählen, dass sein Schiff weder die anderen in der Nähe befindlichen Schiffe noch die Ein- und Auslaufmanöver in den oder aus dem Sulina-Kanal behindert.
2. Beim Einlaufen aus dem Meer muss der Schiffsführer der Verwaltung und der Hafenmeisterei von Sulina den beantragten Zeitpunkt der Anwesenheit des Lotsen an Bord, die Merkmale des Schiffs, die Art und Menge der Ladung, den höchsten Tiefgang im Frischwasser sowie den Auslauf- und Zielhafen melden.

§ 3.2.03

Ordnung des Einlaufens in den Sulina-Kanal von der Reede

1. Die Reihenfolge des Einlaufens der Schiffe in den Sulina-Kanal von der Reede erfolgt gewöhnlich in der Reihenfolge ihrer Ankunft auf der Reede.

Ausgenommen sind Fahrgastschiffe, Schiffe mit leicht verderblichen oder gefährlichen Gütern, Schiffe in Gefahr oder solche, die dringende ärztliche Hilfe benötigen.

2. Aus Sicherheitsgründen kann die Verwaltung für Schiffe, die eine solche Maßnahme begründen, ein vorrangiges Einlaufen festlegen oder die Reihenfolge des Einlaufens ändern.
3. Schiffe, die gefährliche Güter befördern und solche, die aus Seuchengebieten kommen oder Personen mit ansteckenden, von den Gesundheitsbehörden als gefährlich erklärten Krankheiten (Pest, Cholera, Gelbfieber usw.) an Bord haben, dürfen nur mit Erlaubnis der Hafenmeisterei und der Gesundheitsbehörden, die die Einlaufgenehmigung der Verwaltung mitteilen, in den Kanal einlaufen,.
4. Wenn ihre Einfahrt in den Kanal aus bestimmten Gründen (Sturm, Havarie, nicht ansteckende schwere Erkrankung usw.) erlaubt wird, müssen die Schiffe im Kanal an der von der Verwaltung zugewiesenen Stelle unterhalb des Hafens von Sulina warten und

dürfen nur mit den dazu ermächtigten Personen (Hafenmeisterei, Grenzpolizei, Zoll und Gesundheits- bzw. tierärztliche Behörden) in Kontakt treten.

§ 3.2.04

Obligatorische Hilfe oder Schleppzwang bei der Fahrt durch die Mündung des Sulina-Kanals

1. Für Schiffe, die nicht die erforderlichen Bedingungen in Bezug auf Abmessungen bzw. Manövrierfähigkeit erfüllen, wird in der Regel bei der Einfahrt in oder Ausfahrt aus der Mündung des Sulina-Kanals Schlepphilfe geleistet.
2. Die Schlepphilfe wird auf Antrag des Schiffsführers an den Lotsen geleistet, den dieser sich von der Verwaltung über Sprechfunk bestätigen lässt. Die Bestätigung der Schlepphilfe und der Antrag werden abschließend dem Führer des Schleppers übergeben.
3. Die Ablehnung der Schlepphilfe hat die Aufschiebung der Einfahrt des Schiffs in den Kanal oder dessen Rückkehr zu Tal zum Hafen von Sulina zur Folge; die Verantwortung für die Folgen der Ablehnung trägt der Schiffsführer.

§ 3.2.05

Begegnen der Schiffe in der Mündung des Sulina-Kanals

Auf dem bezeichneten Abschnitt der Mündung des Sulina-Kanals ist das Begegnen der Schiffe verboten.

Kapitel 4

FAHRT UNTER SCHWIERIGEN BEDINGUNGEN

§ 4.01

Allgemeine Bestimmungen

1. Die in den Kanal bereits eingelaufenen Schiffe müssen sich ständig bei anderen Schiffen in diesem Bereich oder bei den Überwachungsstationen der Verwaltung über Sprechfunk nach den Witterungsverhältnissen erkundigen.
2. Bei Änderung der Schifffahrtsbedingungen oder bei Vorhersage einer Änderung müssen die Schiffe an den bezeichneten Liegeplätzen oder an anderen, vom Lotsen angegebenen Stellen vor Anker gehen oder anlegen, wobei alle in der „Schifffahrtsordnung auf der Donau“ vorgeschriebenen Maßnahmen zu treffen sind (§§ 6.30, 6.31, 6.32, 6.33).
3. Bei beschränkten Sichtverhältnissen (Nebel, Dunst, Regenschauer, Schnee usw.) ist die Fahrt im Sulina-Kanal verboten.

In diesem Fall wird am Mast der Überwachungsstationen des Kanals die Flagge mit dem Buchstaben „U“ nach dem Internationalen Flaggenalphabet gehisst, oder die aktuellen Verhältnisse und Einschränkungen werden den in den Kanal einfahrenden Schiffen auf Anfrage über Sprechfunk mitgeteilt.

§ 4.02

Sonderfall bei starker Strömung im Sulina-Kanal

1. Wenn im Sulina-Kanal infolge starker Strömung schwierige Schifffahrtsbedingungen bei einem Wasserstand von über +300 cm in Tulcea herrschen, wird auf dem Mast des Tchatal Ismail bei sm 43 die schwarze Flagge gehisst.
2. In diesem Fall müssen die Führer von See- und Fluss-See-Schiffen die vom Lotsen angewiesenen besonderen Vorsichtsmaßnahmen treffen (Verringerung der Geschwindigkeit, Schlepphilfe u.a.).

§ 4.03

Fahrt im Winter

1. Nach Eisbildung auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau erfolgt die Schifffahrt unter den von der Verwaltung festgelegten besonderen Bedingungen. Die Vorschriften der Verwaltung sind verbindlich.
2. Die Führer von See- und Fluss-See-Schiffen müssen sich bei der Fahrt bei Eisgang über den Zustand des Eises auf der Donau informieren, um die Möglichkeiten der Einfahrt in oder Ausfahrt aus dem Sulina-Kanal sowie des Manövrierens bzw. des Auslaufens aus dem Hafen in Abhängigkeit von Maschinenleistung, Bau und Zustand des Schiffs einschätzen zu können.
3. Alle vom Schiffsführer getroffenen Maßnahmen müssen mit den Empfehlungen des Lotsen und den von der Verwaltung festgelegten Maßnahmen (Reihenfolge der Einfahrt von Verbänden, Geschwindigkeit, Warteplätze usw.) übereinstimmen.
4. Während der Fahrt bei Eisgang müssen die Schiffsführer mit den im Eis eingesetzten Schiffen sowie mit der Verwaltung in ständigem Kontakt stehen, um Lage und Zustand des Eises zu melden und über die Schifffahrtsbedingungen und -beschränkungen informiert zu werden.
5. Im Eis eingeschlossene Schiffe müssen auf dem UKW-Funkkanal 16 in ständiger Hörbereitschaft sein.
6. Bei der Fahrt in natürlichen oder in von den im Eis eingesetzten Schiffen geschaffenen Rinnen dürfen die Schiffe ausschließlich diese Rinnen mit angemessener Geschwindigkeit benutzen, um ein Brechen des Eisrands zu vermeiden. In diesen Rinnen ist das Ankern, Überholen oder Begegnen streng verboten.
7. Durch Eis blockierte Schiffe, die sich in Gefahr befinden oder im Kurs anderer, leistungsfähigerer Schiffe liegen, müssen das sofortige Einschreiten der im Eis zum Freimachen der Fahrrinne eingesetzten Schiffe der Verwaltung akzeptieren. In besonderen Situationen können sie die Schiffe der Verwaltung auch um vorrangige Hilfe bitten. In beiden Fällen müssen die Schiffe an den widerstandsfähigsten Stellen rechtzeitig Schleppmittel (Klüssen, Verholklampen usw.) anbringen, und unabhängig vom Ergebnis für die Kosten aufkommen.

8. Die Verwaltung haftet nicht für Schäden, die den Schiffen durch Treibeis, Einsatz- und andere Schiffe bei der Fahrt bei Eisgang zugefügt werden und trägt keine Verantwortung für Schäden, die durch im Eis eingesetzte Schiffe an anderen Schiffen, Ausrüstungen, hydrotechnischen Bauwerken usw. entstanden sind.
9. Schiffsführer, die Dienstleistungen der Verwaltung in Anspruch genommen haben, müssen dieser schriftlich die Dauer einer jeden Hilfeleistung bestätigen. Anschließend wird die Zahlung schriftlich vom Agenten des Schiffs bestätigt. Schiffe, die keinen Agenten beauftragt haben, entrichten die Zahlung in bar an den Vertreter der Verwaltung.

Kapitel 5

LOTSEN DER SCHIFFE

§ 5.01

Lotsenannahmepflicht

1. An Bord aller See- und Fluss-See-Schiffe, die den rumänischen Streckenabschnitt der Unteren Donau zwischen der Mündung des Sulina-Kanals und dem Hafen Brăila (km 175) befahren, muss sich unabhängig von ihrer Flagge ein Lotse der Verwaltung oder ein von ihr zur Lotsung auf diesem Streckenabschnitt zugelassener Lotse befinden.
2. Manöver zum Anlegen, Ablegen oder zur Veränderung der Position von See- oder Fluss-See-Schiffen in den Häfen des Seeabschnitts der Donau und auf ihren Reeden dürfen nur in Anwesenheit eines Lotsen erfolgen.
3. Alle zu Berg oder zu Tal fahrende oder Hafenmanöver durchführende Binnenschiffe mit Maschinenantrieb müssen unabhängig von ihrer Flagge einen Lotsen der Verwaltung oder einen von ihr zugelassenen Lotsen anfordern, wenn sie keine für das Befahren des entsprechenden Streckenabschnitts befähigte Person an Bord haben.

§ 5.02

Anbordkommen und Vonbordgehen des Lotsen

1. Der Schiffsführer muss die Geschwindigkeit verringern und gegebenenfalls anhalten sowie alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um ein sicheres Anbordkommen und Vonbordgehen des Lotsen zu gewährleisten.
2. Beim Einlaufen im Sulina-Kanal aus dem Meer besteht Lotsenpflicht von der Spitze des Norddeichs in der Mündung des Sulina-Kanals über eine Entfernung von mindestens einer Seemeile.
3. Beim Auslaufen aus dem Sulina-Kanal ins Meer darf der Lotse das gelotste Schiff erst nach Zurücklegung von mindestens einer Seemeile ab der Spitze des Norddeichs des Sulina-Kanals verlassen.

§ 5.03

Lotsenversetzpositionen

1. Auf der Reede von Sulina erfolgt das Anbordkommen oder Vonbordgehen des Lotsen im Bereich der Seegewässer, im Umkreis von zwei Seemeilen zwischen den tatsächlichen Peilungen von 0° bis 121° von Boje 02 (Verlängerung der Spitze des Norddeichs).
2. In den Häfen des Seeabschnitts der Donau, auf ihren Reeden sowie in den von der Verwaltung in Bekanntmachungen für die Schifffahrt festgelegten Bereichen.
3. Auf dem Seeabschnitt der Donau bei sm 44 und bei km 175 (Brăila).

§ 5.04

Unmöglichkeit des Anbordkommens und Vonbordgehens des Lotsen auf der Reede von Sulina. Unbefahrbar Barre

1. Die Barre gilt als „unbefahrbar“, wenn die Schifffahrt bzw. das Anbordkommen/ Vonbordgehen des Lotsen in der Barre infolge von starkem Wind (Windstärke 6-7/39-61 km/h nach der Beaufort-Skala) und starken Wellen (Seegang 5-6 / Wellenhöhe 2-6 m nach der Douglas-Skala) nicht sicher erfolgen können.

In diesem Fall erfolgt die Kommunikation zwischen den Schiffen über Sprechfunk. Die Meldung „Barre unbefahrbar“ wird nur von der Verwaltung herausgegeben.

2. Wenn die Barre als unbefahrbar erklärt ist, müssen die vom Meer in den Sulina-Kanal einlaufenden Schiffe auf der Reede warten.
3. Talfahrer mit einer Länge von weniger als 120 m, die ins Meer auslaufen wollen, können in den Sulina-Kanal einfahren, müssen jedoch, wenn die Barre unbefahrbar bleibt, in den bezeichneten Bereichen vor Anker gehen.
4. Schiffe mit einer Länge von mehr als 120 m dürfen erst in den Sulina-Kanal einfahren, wenn die Barre als befahrbar erklärt wurde.
5. Wenn ein bereits in den Sulina-Kanal eingefahrenes Schiff mit einer Länge von mehr als 120 m von der Meldung „Barre unbefahrbar“ überrascht wird, muss es vor Anker gehen oder an einer geeigneten, vom Lotsen zugewiesenen und von der Verwaltung zugelassenen Stelle anlegen.

§ 5.05

Behandlung des Lotsen an Bord

Während der Anwesenheit des Lotsen an Bord ist der Schiffsführer verpflichtet, ihm Verpflegung und einen Ruheraum gemäß den für Offiziere geltenden Normen zu gewähren.

§ 5.06

Pflichten des Lotsen

1. Der Lotse muss vor Abfahrt von den hydrometeorologischen Verhältnissen und den Änderungen und Einschränkungen auf dem Streckenabschnitt, über den er das Schiff lotsen wird (Skizzen mit Tiefenangaben der Furten, Bekanntmachungen für die Schifffahrt usw.), Kenntnis haben.
2. Der Lotse muss den Schiffsführer über die Regelung der Schifffahrt auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau informieren, ihm während des Lotsens des Schiffs technische Unterstützung geben und alle auf dem befahrenen Streckenabschnitt geltenden Fahrbeschränkungen mitteilen.
3. Der Lotse muss beim Schiffsführer alle Informationen in Bezug auf Merkmale des Schiffs, Art der Ladung, Name des Schiffskapitäns, Reeder/Frachtführer des Schiffs usw. einholen.
4. Der Lotse muss die Hafenmeisterei und die Verwaltung über durchgeführte Manöver, Position des Schiffs, hydrometeorologische Verhältnisse in dem Bereich, Verkehr, Vorkommnisse während der Fahrt usw. informieren.
5. Während seiner Anwesenheit auf dem Schiff bzw. Verband muss der Lotse dem Schiffsführer alle Informationen über den entsprechenden Bereich oder Hafen erteilen, damit das Schiff bzw. der Verband die Fahrt und die Hafenmanöver sicher durchführen kann.
6. Auf den Reeden der Häfen des Seeabschnitts der Donau kann der mit dem Schiff ankommende oder abfahrende Lotse bei Manövern zum Ein- bzw. Auslaufen, Festmachen, Ankern, Abfahren usw. behilflich sein, allerdings erst nachdem er sich vorher genau über die zur sicheren Ausführung dieser Manöver erforderlichen Bedingungen informiert und die Erlaubnis der zuständigen Behörden (Hafenmeisterei, Hafenverwaltung) erhalten hat.
7. Der Lotse muss beim Anbordkommen Dokumente zum Nachweis seiner Identität und Befähigung zum Lotsen von Seeschiffen vorlegen (Lotsenzulassung oder Vollmacht der Verwaltung und Lotsenzeugnis für die Seedonau).
8. Der Lotse muss die englische Sprache sowie eine der Amtssprachen der Donaukommission (Deutsch, Französisch oder Russisch) beherrschen.
9. Der Lotse muss den Schiffsführer darüber informieren, dass er während der Manöver und bei der Durchfahrt nautisch schwieriger Bereiche auf der Kommandobrücke bleiben muss.

Wenn der Schiffsführer die Kommandobrücke verlassen muss, muss der Lotse verlangen, dass während der Abwesenheit des Schiffsführers eine sachkundige und für das Führen des Schiffs verantwortliche Person bestellt wird.

Im Fall der Weigerung muss der Lotse das Stoppen des Schiffs oder des Manövers verlangen; ist dies in Ermangelung geeigneter Bedingungen nicht sofort möglich, muss er

das Schiff lotsen, bis ein Anhalten möglich ist, und anschließend ordnungsgemäß die nächstgelegene Hafenmeisterei sowie die Verwaltung informieren.

10. Der Lotse muss zu jeder Stromaufsicht, Wasserstraßenverwaltung, Hafenmeisterei oder Lotsenagentur des befahrenen Streckenabschnitts Kontakt per Sprechfunk aufnehmen, um eventuelle zusätzliche Informationen zu erhalten.
11. Der Lotse muss überprüfen, ob die Angaben im Lotsenbericht, in der Meldung des Kapitäns, in der Bestätigung der Dienstleistungen oder in anderen, an Bord des Schiffs für die Fahrt ausgestellten Dokumenten wahrheitsgemäß der Wahrheit entsprechen, und diese Dokumente der Verwaltung vorlegen. Wenn er in diesen Dokumenten Ungenauigkeiten feststellt und der Schiffskapitän nicht bereit ist, diese zu berichtigen, sind die Dokumente zusammen mit einem Bericht an die Verwaltung zu übergeben.

Wenn der Lotse feststellt, dass die vom Führer des Schiffs bzw. Verbands erhaltenen Informationen über den technischen Zustand nicht der Wahrheit entsprechen, muss er dies der Hafenmeisterei des Zuständigkeitsbereichs und der Verwaltung melden. Der Lotse muss bis zum Abschluss der Untersuchungen der Behörden der Hafenmeisterei an Bord bleiben und die verfassten Dokumente als Zeuge unterzeichnen.

§ 5.07

Pflichten der Führer von gelotsten Schiffen

1. Der Führer des gelotsten Schiffs muss die Bestimmungen der „Schiffahrtsordnung auf der Donau“ und der „Sonderregeln für die Schifffahrt auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau“ einhalten;
2. Der Schiffsführer muss die Lotsenzulassung / Vollmacht der Verwaltung zum Nachweis der Berechtigung des Lotsen zur Durchführung des Lotsendienstes überprüfen;
3. Der Schiffsführer bestätigt durch Unterzeichnung der vom Lotsen vorgelegten Dokumente über den Nachweis der Lotsendienste den Zeitpunkt des Anbordkommens des Lotsen, der als Zeitpunkt des Beginns des Lotsendienstes betrachtet wird.
4. Damit die Fahrt sicher erfolgt, muss der Schiffsführer dem Lotsen sämtliche erforderliche Informationen über die Manövriereigenschaften des Schiffs und über den technischen Zustand sämtlicher nautischer Ausrüstungen und Anlagen zur Verfügung stellen. Der Schiffsführer ist ferner verpflichtet, die Bedingungen zum Senden und Empfangen der für die Fahrt erforderlichen Nachrichten und Informationen zu gewährleisten,
5. Nach Konsultation mit dem Lotsen erteilt der Schiffsführer die Befehle für die Fahrt unmittelbar und in eigener Verantwortung.

Wenn der Schiffsführer es im Interesse einer schnelleren Manövrierung für erforderlich hält, dass die Befehle unmittelbar vom Lotsen erteilt werden, gelten die unter diesen Bedingungen durchgeführten Manöver als vom Schiffsführer befohlen, für die er die alleinige Verantwortung trägt.

6. Der Schiffsführer trägt die Verantwortung für die Manöver seines Schiffs und für alle durch diese Manöver eventuell verursachten Schäden, auch wenn ein Lotse an Bord ist.

7. Während der Manöver oder der Durchfahrt von schwierigen Streckenabschnitten muss der Schiffsführer sein Schiff selbst führen. Falls er jedoch nicht auf der Kommandobrücke anwesend sein kann, muss er eine andere sachkundige Person benennen, die für die Führung des Schiffs verantwortlich ist.
8. Der Schiffsführer darf nicht zulassen, dass andere, auf der Kommandobrücke anwesende Besatzungsmitglieder den Lotsen in irgendeiner Weise bei der Erfüllung seiner dienstlichen Verpflichtungen stören.
9. Der Führer des gelotsten Schiffs bzw. Verbands muss dem Lotsen konkrete Angaben über Tiefgang, Abmessungen, Tragfähigkeit, Ladung, Merkmale und Leistung der Motoren und des Antriebs sowie Manövriereigenschaften machen und alle vom Lotsen erfragten sonstigen Merkmale des Schiffs mitteilen.
10. Der Schiffsführer muss das Schiff im Falle von Missverständnissen zwischen ihm und dem Lotsen auf Aufforderung des Lotsen an einer vom Lotsen angewiesenen Stelle anhalten, damit sich die Vertreter der Hafenmeisterei und der Verwaltung zwecks Schlichtung des Streits vor Ort begeben können.
11. Der Schiffsführer muss vor dem Vonbordgehen des Lotsen alle vom Lotsendienst gegenüber dem Schiff erbrachten Leistungen sowie die Dienstleistungen von Dritten oder der Verwaltung (Lotsenschiffe, Taucher, Hilfsschlepper usw.) bestätigen.
12. Nach dem Auslaufen des Schiffs bzw. Verbands aus dem Bereich oder aus dem Hafen, in dem Lotsenpflicht besteht, darf der Führer des gelotsten Schiffs bzw. Verbands den Lotsen nicht an Bord zurückhalten, sondern ist verpflichtet, diesen sicher von Bord gehen lassen.

Wenn das Vonbordgehen infolge der Witterungs- und hydrologischen Verhältnisse nicht sicher erfolgen kann, muss der Führer des Schiffs bzw. Verbands für das Vonbordgehen des Lotsen an der nächstgelegenen sicheren Stelle sowie für die Rückkehr des Lotsen zum Sitz der Verwaltung auf Kosten des Schiffs sorgen.

§ 5.08

Weigerung der Befolgung von Anweisungen des Lotsen an Bord

1. Wenn der Schiffsführer die Anweisungen des Lotsen nicht beachtet oder diese nicht ausführt, muss der Lotse an Bord auf der Kommandobrücke des Schiffs bleiben und den Schiffsführer über die daraus für die Sicherheit der Schifffahrt resultierenden Folgen belehren.
2. Wenn der Schiffsführer auch weiterhin nicht bereit ist, die Anweisungen des Lotsen zu befolgen, muss der Lotse mit allen Mitteln die nächstgelegene Hafenmeisterei und die Verwaltung informieren und ein Anhalten des Schiffs zwecks Untersuchung verlangen.

Beim Eintreffen der Vertreter der Hafenmeisterei und der Verwaltung muss der Lotse ihnen einen schriftlichen Bericht über den zu untersuchenden Vorfall vorlegen.

§ 5.09

Sicherheitsmaßnahmen beim Anbordkommen und Vonbordgehen des Lotsen

1. Beim Anbordkommen und Vonbordgehen des Lotsen muss ihm der Schiffsführer die Lotsenleiter in einem einwandfreien technischen Zustand, ordnungsgemäß befestigt und sauber zur Verfügung stellen und trägt die Verantwortung für jeden Schaden an der körperlichen Unversehrtheit des Lotsen.
2. Wenn der Lotse feststellt, dass das Lotsengeschirr des Schiffs ungeeignet ist, kann er das Anbordkommen / Vonbordgehen bis zur Herstellung normaler Bedingungen für das Anbordkommen / Vonbordgehen ablehnen.

§ 5.10

Lotsenanforderung, Lotsenschiffe

1. Außer der Anforderung über Sprechfunk nach § 3.2.02 Nr. 2 müssen See- und Fluss-See-Schiffe bei ihrer Ankunft auf der Reede von Sulina als Zeichen der Anforderung des Lotsendienstes eine Flagge mit blauen und gelben senkrechten Streifen (Buchstabe „G“ des Internationalen Flaggenalphabets) an einer sichtbaren Stelle, über dem Steuerraum hissen und ein dem gleichen Buchstaben entsprechendes Schallzeichen geben.
2. Das Lotsen kann auch schriftlich beantragt werden, in diesem Fall muss der Vertreter des Schiffs den Antrag mindestens vier Stunden vor Abfahrt bei der Lotsenagentur einreichen.
3. Der Lotsendienst erfolgt durch Lotsenschiffe, die an folgenden Zeichen zu erkennen sind:
 - bei Tag - eine weiß-rote Flagge (Buchstabe „N“ des Internationalen Flaggenalphabets) am Mast;
 - bei Nacht - ein von allen Seiten sichtbares rotes Licht oberhalb eines weißen Lichts am Mast.

Das Lotsenschiff hat einen weißen Farbanstrich und trägt an beiden Seitenwänden die schwarze Aufschrift „PILOT“.

Kapitel 6

SCHLEPPEN

§ 6.01

Zusammenstellung von Verbänden

1. Im Sulina-Kanal darf die Anzahl der geschleppten oder geschobenen Einheiten in der Bergfahrt höchstens 4 Einheiten (zwei Einheiten an beiden Seiten), in der Talfahrt höchstens 2 Einheiten an einer Seite betragen.
2. In beiden Fällen darf das Schleppseil nicht länger als 30 m sein.
3. In Abhängigkeit von den auf dem Sulina-Kanal herrschenden hydrometeorologischen Verhältnissen, vom See- bzw. Flussschiffsverkehr sowie von den Merkmalen der Schlepp- bzw. Schubschiffe und der geschleppten bzw. geschobenen Fahrzeuge kann die Verwaltung Abweichungen von den obigen Bestimmungen zulassen. Diese Abweichungen werden den Hafenmeistereien, in deren Zuständigkeitsbereich diese Operationen erfolgen, unverzüglich mitgeteilt.

§ 6.02

Pflichten des Schlepp-/Schubbschiffs gegenüber den Schiffen des Verbands

Wenn ein Verband auf dem Seeabschnitt der Donau ankert oder festgemacht ist, darf das Schlepp-/Schubbschiff den Verband unabhängig von seinem Standort erst dann verlassen, wenn es sich davon überzeugt hat, dass die ankernden oder festgemachten Schiffe des Verbands die Schifffahrt nicht behindern.

§ 6.03

Einlaufen der Verbände durch die Sulina-Barre

1. Das Einlaufen in den Sulina-Kanal aus dem Meer ist nur Schleppern mit höchstens zwei Einheiten und einem Schleppseil von höchstens 100 m Länge gestattet. Im Weiteren müssen diese die Bestimmungen der „Schifffahrtsordnung auf der Donau“ beachten.
2. Das Auslaufen aus dem Sulina-Kanal ins Meer ist nur Schleppern mit höchstens zwei Einheiten und einem Schleppseil von höchstens 50 m Länge gestattet.
3. Das Einlaufen der Verbände durch die Sulina-Barre ist nur mit Erlaubnis der Verwaltung zu den von ihr festgelegten Bedingungen gestattet.

§ 6.04

Besondere Schleppmanöver

Für den Erhalt der Genehmigung für besondere Schleppmanöver auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau müssen die Verbandsführer bei der Verwaltung die Skizze des Verbands mit sämtlichen Merkmalen des Verbands (Länge und Breite des Verbands, Länge des Schleppseils, Leistung der Bug- und Heckschlepper des Verbands) einreichen.

Kapitel 7

SCHWIMMKÖRPER

§ 7.01

Bau, Abmessungen

1. Aus mehreren Elementen bestehende Schwimmkörper müssen aus dauerhaft verbundenen Teilen bestehen, wobei das Zusammenstellen und Auflösen der Schwimmkörper auf dem Seeabschnitt der Unteren Donau die Schifffahrt nicht stören oder behindern darf.
2. Die Breite der im Sulina-Kanal geschleppten Schwimmkörper darf 16 m und die Länge 40 m nicht überschreiten.
3. Bei Überschreitung der Abmessungen nach Nummer 2 dürfen die Schwimmkörper den Sulina-Kanal nicht ohne vorherige Erlaubnis der Verwaltung befahren.

Kapitel 8

BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

§ 8.01

Gefahrguterklärung

1. Die Führer von Schiffen, die entzündbare oder explosive Stoffe befördern (Anlagen 9 und 10 der Schifffahrtsordnung auf dem rumänischen Streckenabschnitt der Donau) müssen darüber den zur Lotsung des Schiffs an Bord eintreffenden Lotsen in Kenntnis setzen, auch wenn sie die Verwaltung und die Hafenmeisterei nach § 10.04 dieser Regelung bereits über Sprechfunk informiert haben.
2. Die Führer von Schiffen und Verbänden, für die die Bestimmungen des ADN anwendbar sind und die keinen Lotsen an Bord haben, müssen dies beim Eintritt in den Seeabschnitt der Unteren Donau (km 174 und sm 44) der Verwaltung und der Hafenmeisterei per Sprechfunk melden und die Angaben nach § 8.02 – Teil I der „Schifffahrtsordnung auf der Donau“ durch Anruf auf UKW-Kanal 16 und Sendung auf UKW-Kanal 71 mitteilen.

§ 8.02

Ankerplätze für Gefahrgutschiffe. Genehmigungen

1. Vom Meer in den Sulina-Kanal einlaufende, zu Berg fahrende Schiffe, die gefährliche Güter befördern und nicht über die zur Durchfahrt des Sulina-Kanals bei Tag erforderliche Zeit verfügen, müssen auf der Seereede vor Anker gehen..
2. Talfahrer, die gefährliche Güter befördern und nicht über die zur Durchfahrt des Sulina-Kanals bei Tag erforderliche Zeit verfügen, müssen am rechten Ufer im Bereich zwischen sm 34 ½ und sm 35 vor Anker gehen.

Kapitel 9

HAFTUNG FÜR SCHÄDEN

§ 9.01

Schäden an Schiffen

Die Verwaltung haftet nicht für Schäden, die an Schiffen bei der Durchfahrt des Seeabschnitts der Unteren Donau entstehen.

§ 9.02

Schäden an der Wasserstraße

1. Die Beschädigung von Deichen, Uferbefestigungen, Kais, Buhnen, schwimmenden bzw. festen Schifffahrtszeichen sowie die Versperrung oder Verschmutzung des Fahrwassers durch Schiffe bzw. Verbände, die den Seeabschnitt der Unteren Donau befahren, gelten als Schäden, die der Verwaltung zugefügt wurden, und alle Folgeschäden gehen zu Lasten des jeweiligen Schiffs/Verbands.
2. Ins Meer ausgelaufene Schiffe bzw. Verbände, die bei der Durchfahrt des Seeabschnitts der Unteren Donau Havarien verursacht haben, sind verpflichtet, in der Sulina-Reede zwecks Untersuchung vor Anker zu gehen.

Kapitel 10

VERHÜTUNG DER WASSERVERSCHMUTZUNG UND ENTSORGUNG DER AN BORD DER SCHIFFE ANFALLENDEN ABFÄLLE

§ 10.01

1. Bei unfallbedingten Verschmutzungen muss der Führer des betroffenen Schiffs und Verbands dies mit allen ihm zum Zeitpunkt des Vorfalles an Bord zur Verfügung stehenden Mitteln der nächstgelegenen Hafenmeisterei und der Verwaltung melden.

Die Meldung muss unbedingt enthalten:

- a) Typ, Name und Flagge des meldenden Schiffs;
- b) Name des Führers des Schiffs/Verbands;
- c) hydrometeorologische Verhältnisse vor Ort und zum Zeitpunkt des Vorfalles (Sichtverhältnisse, Windstärke und -richtung, Fließgeschwindigkeit);
- d) Größe der verschmutzten Fläche (große/kleine Fläche/Fleck);
- e) Dicke der Schmutzschicht;

- f) Merkmale des Schadstoffs hinsichtlich Beschaffenheit / Zustand (toxisch, brennbar, explosiv / fest, flüssig, gasförmig);
- g) zur Bekämpfung der Auswirkungen der Verschmutzung eingeleitete Maßnahmen.

Der Führer des Schiffs/Verbands kann die Meldung mit weiteren Hinweisen über die Verschmutzung ergänzen.

2. Führer von Schiffen/Verbänden, die beim Befahren des Seeabschnitts der Unteren Donau Wasserverschmutzung wahrnehmen, müssen darüber die nächstgelegene Hafenmeisterei und die Verwaltung informieren und möglichst die Angaben nach Nummer 1 melden.

§ 10.02

Erfassung von Kohlenwasserstoff und Abfällen

1. Seeschiffe und Fluss-See-Schiffe müssen an Bord folgende im revidierten MARPOL 73/78-Übereinkommen aufgeführten Dokumente und Register mitführen:
 - Kohlenwasserstofftagebuch;
 - Tagebuch über die Abfallentladung.
2. Jeder Eintrag in die oben erwähnten Tagebücher muss mit Datum und Unterschrift der für die entsprechenden Operationen zuständigen Person versehen sein. Jede ergänzte Seite ist vom Schiffsführer zu unterzeichnen.
3. Die Eintragungen in die oben erwähnten Tagebücher erfolgen in der Amtssprache des Flaggenstaates sowie in Englisch.
4. Die Hafenmeistereien und die Verwaltung sind berechtigt, die Genauigkeit der Eintragungen in den Tagebüchern zu überprüfen und davon Kopien anzufertigen.

Kapitel 11

SONSTIGES

§ 11.01

1. In besonderen, von der Verwaltung festgelegten Fällen dürfen die Schiffe auch mit anderen Verbandszusammenstellungen fahren, unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass die sichere Fahrt ihrer Einheiten oder anderer Schiffe in keiner Weise gefährdet ist.
2. Während der behördlichen Sperrung des Sulina-Kanals für die Schifffahrt nach den §§ 3.1.04, 3.1.05, 4.01 und 4.03 dürfen die Schiffe der Verwaltung unter deren Verantwortung verkehren, um die Ursachen für die Schifffahrtssperre zu beheben oder andere zweckdienliche Maßnahmen durchzuführen.