

**DONAUKOMMISSION  
MOSELKOMMISSION  
ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**HANDBUCH**

**BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK**

**Allgemeiner Teil**

**Ausgabe 2006**

**Budapest, Trier und Straßburg**

# HANDBUCH BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

## Allgemeiner Teil

### INHALTSVERZEICHNIS

Artikel	Seite
Vorwort .....	5
<b>1. Begriffsbestimmungen .....</b>	<b>7</b>
1.1 Anrufverfahren .....	7
1.2 ATIS .....	7
1.3 Binnenschifffahrtfunk .....	7
1.4 Blockkanal .....	7
1.5 CARING .....	7
1.6 Duplex-Betrieb (Gegensprechen) .....	7
1.7 Funkanlage .....	8
1.8 GMDSS .....	8
1.9 IVS .....	8
1.10 MIB .....	8
1.11 NIF .....	8
1.12 Revierzentrale .....	8
1.13 Schiffsfunkstelle .....	8
1.14 Schleusenfunk .....	8
1.15 Seefunkdienst .....	8
1.16 Semi-Duplex-Betrieb (bedingtes Gegensprechen) .....	9
1.17 Simplex-Betrieb (Wechselsprechen) .....	9
1.18 Verkehrskreise .....	9
1.19 Verkehrskreis Funkverkehr an Bord .....	9
1.20 Verkehrskreis Öffentlicher Nachrichtenaustausch .....	9
1.21 Verkehrskreis Nautische Information .....	9
1.22 Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde .....	9
1.23 Verkehrskreis Schiff-Schiff .....	9
1.24 Verkehrsposten .....	9
1.25 Verkehrszentrale .....	10
1.26 Vertragsverwaltungen ..	10
<b>2. Beschreibung und Betrieb der Verkehrskreise .....</b>	<b>11</b>
2.1 Allgemeines .....	11
2.2 Tabellen der Kanäle, Sendefrequenzen, Äquivalente Strahlungsleistung (ERP), Ausgangsleistung (OP) und Verkehrskreise für den Binnenschifffahrtfunk - (Anhang 2 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffsfunk (Basel 2000) .....	11
2.3 Verkehrskreis Schiff – Schiff .....	17
2.4 Verkehrskreis Nautische Information .....	17
2.5 Verkehrskreis Schiff – Hafenbehörde .....	17
2.6 Verkehrskreis Funkverkehr an Bord .....	18
<b>3. Abwicklung des Binnenschifffahrtsfunks .....</b>	<b>19</b>
3.1 Allgemeines .....	19
3.1.1 Vorbereitende Maßnahmen .....	19
3.1.2 Rangfolge des Verkehrs im Binnenschifffahrtfunk .....	19
3.1.3 Form der Verkehrsabwicklung .....	19

3.1.4	Funkdisziplin .....	20
3.1.5	Sprache .....	21
3.1.6	Testsendung .....	21
3.1.7	Anweisungen der ortsfesten Funkstellen .....	21
3.1.8	Bestätigung von Meldungen .....	21
3.2	Notfall .....	21
3.2.1	Einleiten des Notverkehrs .....	22
3.2.2	Bestätigen der Notmeldung .....	22
3.2.3	Funkstille gebieten .....	22
3.2.4	Eingeschränkter Betrieb während eines Notverkehrs, Beenden des Notverkehrs .....	23
3.3	Dringlichkeitsfall .....	23
3.4	Sicherheitsmeldung .....	23
3.5	Routinegespräch .....	23
<b>4.</b>	<b>Buchstabiertafel, Gesprächsbeispiele .....</b>	<b>25</b>
4.1	Buchstabiertafel .....	25
4.2	Gesprächsbeispiele .....	26
4.2.1	Notverkehr .....	26
4.2.2	Dringlichkeitsverkehr .....	27
4.2.3	Sicherheitsmeldung .....	28
4.2.4	Routinegespräch .....	28
<b>5.</b>	<b>Fernmeldegeheimnis .....</b>	<b>31</b>
<b>6.</b>	<b>Technische Merkmale der Schiffsfunkstelle .....</b>	<b>33</b>
6.1	Allgemeines .....	33
6.2	ATIS .....	33
6.3	Automatische Leistungsreduzierung .....	33
6.4	Aufzeichnungsmöglichkeit .....	33
<b>7.</b>	<b>Zeugnis, Teilnahme an anderen Funkdiensten .....</b>	<b>35</b>
7.1	Zeugnispflicht .....	35
7.2	Teilnahme am Seefunkdienst .....	35
7.3	Verwendung von Seefunkanlagen im Binnenschifffahrtfunk .....	35
<b>8.</b>	<b>Meldepflicht für bestimmte Fahrzeuge .....</b>	<b>37</b>

## VORWORT

Das Handbuch Binnenschifffahrtfunk wird auf der Grundlage der EntschlieÙung Nr. 1 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk (Basel 2000), die zur Zeit von 15 Vertragsverwaltungen (Deutschland, Österreich, Belgien, Kroatien, Frankreich, Ungarn, Luxemburg, Moldawien, Niederlande, Polen, Rumänien, Slowakische Republik, Schweiz, Tschechische Republik, Bundesrepublik Jugoslawien) unterzeichnet worden ist, gemeinsam von den Sekretariaten der Donaukommission, Moselkommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt herausgegeben.

Das Handbuch Binnenschifffahrtfunk gliedert sich in einen

### **Allgemeinen Teil,**

der Angaben und Hinweise enthält, die auf sämtlichen BinnenschifffahrtsstraÙen der genannten Vertragsstaaten von Bedeutung sind, wie

- Begriffsbestimmungen;
- Beschreibung und Betrieb der Verkehrskreise;
- Abwicklung des Binnenschifffahrtfunks, auch in Notfällen;
- Gesprächsbeispiele und Buchstabiertafeln;
- Teilnahme an anderen Funkdiensten und Meldepflicht.

sowie in

### **Regionale Teile,**

in denen für einen jeweils bestimmten Bereich von BinnenschifffahrtstraÙen der genannten Vertragsstaaten zusammengestellt sind

- die Angaben über die Funkausrüstungs- und Benutzungspflicht;
- eine tabellarische sowie kartografische Übersicht der ortsfesten Funkstellen;
- ein Verzeichnis der Dienststellen, die ständig besetzt sind sowie
- die empfohlenen Redewendungen für die Fahrt in den jeweils am meisten benutzten Sprachen.

Der **Allgemeine Teil** des Handbuchs Binnenschifffahrtfunk muss sich ständig an Bord von Schiffen befinden, wenn eine Benutzung von Funk vorgeschrieben ist.

Der **Regionale Teil** des Handbuches Binnenschifffahrtfunk, der die Bereiche der BinnenschifffahrtsstraÙen umfasst, in denen sich das Schiff gerade befindet und die es auf seiner weiteren Reise befahren wird, muss ebenfalls an Bord sein.

Grundlage des Handbuches sind internationale und nationale Bestimmungen, insbesondere

- Die von der internationalen Fernmeldeunion herausgegebene Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk);
- Die Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk (Basel, 6. April 2000), die am 1. August 2000 in Kraft getreten ist.

Die Regionalen Teile des Handbuches werden jährlich aktualisiert.

Wir hoffen mit der erneuten Überarbeitung des Handbuches der Schifffahrt wieder eine praktische und brauchbare Hilfe für den Funkverkehr auf Binnenschifffahrtsstraßen bereitzustellen, sind für Anregungen stets dankbar und wünschen den Benutzer „Allzeit gute Fahrt“.

Budapest

Sekretariat der  
Donaukommission

Trier

Sekretariat der  
Moselkommission

Straßburg

Sekretariat der  
Zentralkommission  
für die Rheinschifffahrt

## **1. Begriffsbestimmungen**

### **1.1 Anrufverfahren**

Verfahren zur Herstellung von Funkverbindungen.

### **1.2 ATIS**

**A**utomatic **T**ransmitter **I**dentification **S**ystem

Automatisches Senderidentifizierungssystem in der Binnenschifffahrt.

### **1.3 Binnenschifffahrtfunk**

Internationaler mobiler VHF- und UHF-Sprechfunkdienst auf Binnenschifffahrtstraßen. Der Binnenschifffahrtfunk ermöglicht die Herstellung von Funkverbindungen für bestimmte Zwecke auf vereinbarten Kanälen und nach einem vereinbarten Betriebsverfahren (Verkehrskreise). Der Binnenschifffahrtfunk umfasst fünf Verkehrskreise:

- Schiff-Schiff,
- nautische Information,
- Schiff-Hafenbehörde,
- Funkverkehr an Bord,
- öffentlicher Nachrichtenaustausch (Verkehrskreis auf freiwilliger Grundlage).

### **1.4 Blockkanal**

Kanal, der in den Niederlanden und Belgien von Verkehrsposten und Schiffsfunkstellen für die Übermittlung von Nachrichten über den Schutz von Personen und die Sicherheit der Schifffahrt benutzt wird.

Dieser Blockkanal gilt innerhalb eines bestimmten Gebietes als Funkverbindung gleichzeitig für die Verkehrskreise Schiff-Schiff (z.B. Kursabsprachen) und Nautische Information.

### **1.5 CARING**

**C**entre d' **A**lerte **R**hénan et d' **I**nformations **N**autiques de **G**ambsheim. Bezeichnung der französischen Notruf- und Informationszentrale in Gambsheim.

### **1.6 Duplex-Betrieb (Gegensprechen)**

Eine Betriebsart, bei der die Übertragung gleichzeitig in beiden Richtungen einer Funkverbindung möglich ist.

Wie bei Telefongesprächen kann zur gleichen Zeit gesendet und empfangen werden.

Duplex-Betrieb ist nur im Verkehrskreis Nautische Information möglich.

Mit Ausnahme des Relaisbetriebs bei den Blockkanälen kann die Aussendung einer Schiffsfunkstelle von einer anderen Schiffsfunkstelle nicht gehört werden.

## **1.7 Funkanlage**

Funkstelle an Bord eines Schiffes, die aus mehreren Funkgeräten bestehen kann.

## **1.8 GMDSS**

**Global Maritime Distress and Safety System.**  
Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem.

## **1.9 IVS**

**Informatie Verwerkend Systeem.**  
Bezeichnung des niederländischen Melde- und Informationssystems in der Binnenschifffahrt.

## **1.10 MIB**

**Melde- und Informationssystem in der Binnenschifffahrt.**  
Deutsches, französisches und schweizerisches Melde- und Informationssystem in der Binnenschifffahrt.

## **1.11 NIF**

**Nautischer Informationsfunk, der die Aufgaben des Schleusenfunks, der Revierzentralen, der Verkehrsposten und der Blockkanäle umfasst.**

## **1.12 Revierzentrale**

Zentrale in Deutschland, Frankreich und der Schweiz, die u.a. Anrufe aus der Schifffahrt entgegennimmt (z.B. Notmeldungen) und die Schifffahrt über den Zustand der Wasserstraßen informiert.

## **1.13 Schiffsfunkstelle**

Mobile Funkstelle des Binnenschifffahrtfunks, die sich an Bord eines Schiffes befindet, das nicht ständig festgemacht ist.

## **1.14 Schleusenfunk**

Betrieb eines Funkkanals im Verkehrskreis Nautische Information zur Regelung des Schiffsverkehrs im Schleusenbereich.

## **1.15 Seefunkdienst**

Mobiler Funkdienst zwischen Küstenfunkstelle(n) und Seefunkstelle(n) oder zwischen Seefunkstellen.

### **1.16 Semi-Duplex-Betrieb (bedingtes Gegensprechen)**

Betriebsart mit Simplex-Betrieb an einem Ende und Duplex-Betrieb am anderen Ende der Funkverbindung.

### **1.17 Simplex-Betrieb (Wechselsprechen)**

Betriebsart, bei der die Übertragung abwechselnd in beiden Richtungen der Funkverbindung z.B. durch Handumschaltung ermöglicht wird. Während der Aussendung der eigenen Schiffsfunkstelle ist der Empfang einer anderen Funkstelle nicht möglich.

### **1.18 Verkehrskreise**

Zuordnung von Kanälen für bestimmte Aufgaben.

### **1.19 Verkehrskreis Funkverkehr an Bord**

Funkverbindungen an Bord eines Schiffes oder innerhalb einer Gruppe von Fahrzeugen, die geschleppt oder geschoben werden, sowie bei Anweisungen für das Arbeiten mit Leinen und für das Ankern.

### **1.20 Verkehrskreis Nautische Information**

Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen der Behörden, die für die Betriebsdienste auf Binnenschifffahrtsstraßen zuständig sind. Die Funkstellen der genannten Behörden können entweder Landfunkstellen oder mobile Funkstellen sein.

### **1.21 Verkehrskreis Öffentlicher Nachrichtenaustausch**

Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und den öffentlichen nationalen und den internationalen Telekommunikationsnetzen.

### **1.22 Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde**

Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen der Behörden, die für die Betriebsdienste in Binnenhäfen zuständig sind. Die Funkstellen der genannten Behörden sollen vorzugsweise Landfunkstellen sein.

### **1.23 Verkehrskreis Schiff-Schiff**

Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen.

### **1.24 Verkehrsposten**

Zentrale in den Niederlanden und Belgien, die u.a. Anrufe aus der Schifffahrt entgegennimmt (z.B. Notmeldungen) und die Schifffahrt über den Zustand der Wasserstraße informiert. Der Schiffsverkehr kann von den Verkehrsposten auch gelenkt werden.

## **1.25 Verkehrszentrale**

Zentrale, die unter anderem auch Anrufe aus der Seeschifffahrt entgegennimmt.

## **1.26 Vertragsverwaltungen**

Vertragsverwaltungen sind

- Verwaltungen der Länder, welche die Vereinbarung unterzeichnet und ihr zugestimmt haben (Artikel 6 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk, Basel 2000),
- Verwaltungen der Länder, die der Vereinbarung beigetreten sind und ihr zugestimmt haben (Artikel 8 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk, Basel 2000).

## **2. Beschreibung und Betrieb der Verkehrskreise**

### **2.1 Allgemeines**

Die im Binnenschifffahrtfunk zu benutzenden Kanäle und Frequenzen sind den zutreffenden Bestimmungen der Radio Regulations der Internationalen Fernmeldeunion (ITU) entnommen. Die Kanäle, die Sendefrequenzen, die äquivalente Strahlungsleistung (ERP) oder die Ausgangsleistung (OP) der Funkanlagen und die Verkehrskreise sind im Anhang 2 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk aufgeführt. Dieser Anhang 2 ist nachstehend wiedergegeben:

### **2.2 Tabellen der Kanäle, Sendefrequenzen, Äquivalente Strahlungsleistung (ERP), Ausgangsleistung (OP) und Verkehrskreise für den Binnenschifffahrtfunk – (Anhang 2 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk (Basel 2000)).**

1. **ANHANG 2**  
**TABELLEN DER KANÄLE, SENDEFREQUENZEN, ÄQUIVALENTE STRAHLUNGSLEISTUNG (ERP), AUSGANGSLEISTUNG (OP) UND VERKEHRSKREISE FÜR DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK**

Tabelle 1

Kanal	Besondere Fußnoten	Sendefrequenz (MHz)	Ortsfeste Funkstelle	Schiff-Schiff	Schiff-Hafenbehörde	Nautische Information
60	a)	156,025	160,625			X
01	a)	156,050	160,650			X
61	a)	156,075	160,675			X
02	a)	156,100	160,700			X
62	a)	156,125	160,725			X
03	a)	156,150	160,750			X
63	a)	156,175	160,775			X
04	a)	156,200	160,800			X
64	a)	156,225	160,825			X
05	a)	156,250	160,850			X
65	a)	156,275	160,875			X
06	a) b)	156,300	156,300	X		
66	a)	156,325	160,925			X
07	a)	156,350	160,950			X
67	a) c)	156,375	156,375			X
08	a) q)	156,400	156,400	X		
68	a)	156,425	156,425			X
09	a) b) d)	156,450	156,450			X
69	a)	156,475	156,475			X
10	e)	156,500	156,500	X		
70	a) s) t)	156,525	156,525	Digitaler Selektivruf für Not, Sicherheit und Anruf		
11		156,550	156,550		X	
71		156,575	156,575		X	
12		156,600	156,600		X	
72	a) k) r) u)	156,625	156,625	X		
13	f)	156,650	156,650	X		
73	f) g)	156,675	156,675			X
14	q)	156,700	156,700		X	

Kanal	Besondere Fußnoten	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff-Schiff	Schiff-Hafen-behörde	Nautische Information
		Schiffsfunkst	Ortsfeste Funkstelle			
74	a)	156,725	156,725		X	
15	h)	156,750	156,750			
75	o)	156,775	156,775		X	
16	i)	156,800	156,800			
76	j) d) o)	156,825	156,825			X
17	h)	156,850	156,850			
77	a) k)	156,875	156,875	X		
18		156,900	161,500			X
78		156,925	161,525			X
19		156,950	161,550			X
79	a)	156,975	161,575			X
20		157,000	161,600			X
80		157,025	161,625			X
21	a)	157,050	161,650			X
81	a)	157,075	161,675			X
22		157,100	161,700			X
82	l) m)	157,125	161,725			X
23	m)	157,150	161,750			X
83	a) m)	157,175	161,775			X
24	m)	157,200	161,800			X
84	m)	157,225	161,825			X
25	m)	157,250	161,850			X
85	a) m)	157,275	161,875			X
26	m)	157,300	161,900			X
86	a) m)	157,325	161,925			X
27	m)	157,350	161,950			X
87	a) d)	157,375	157,375			X
28	m)	157,400	162,000			X
88	a) p)	157,425	157,425			X
AIS 1	a) n)	161,975	161,975			
AIS 2	a) n)	162,025	162,025			

## 1.1 Allgemeine Bemerkungen zur Tabelle 1

1.1.1 Die Kanäle der Verkehrskreise Schiff-Schiff und Nautische Information können auch für Verkehrssicherungssysteme benutzt werden.

1.1.2 In einigen Ländern werden bestimmte Kanäle für einen anderen Verkehrskreis oder andere Arten von Funkdiensten verwendet. Bei diesen Ländern handelt es sich um Österreich (mit Ausnahme der Kanäle 08, 16, 72, 73 und 77), Bulgarien (mit Ausnahme des Kanals 72), Kroatien (mit Ausnahme des Kanals 72), Ungarn, Moldau, Rumänien (mit Ausnahme des Kanals 72), die Russische Föderation, die Slowakische Republik (mit Ausnahme des Kanals 72), die Tschechische Republik (mit Ausnahme der Kanäle 08, 09, 72, 74 und 86), die Ukraine und die Bundesrepublik Jugoslawien (mit Ausnahme des Kanals 72). Die zuständigen Verwaltungen sollen ihr Möglichstes tun, um diese Kanäle so bald wie möglich für den Binnenschifffahrtfunk und den richtigen Verkehrskreis bereitzustellen.

## 1.2 Erklärung der besonderen Fußnoten in der Tabelle 1

- a) In den in Absatz 1.1.2 genannten Ländern ist die Benutzung dieses Kanals strengstens verboten.
- b) Dieser Kanal darf nicht von Rheinkilometer 150 bis 350 benutzt werden.
- c) In den Niederlanden wird dieser Kanal für Funkverbindungen vor Ort bei Sicherheitsmaßnahmen in der Nordsee, dem IJsselmeer, der Waddenzee und der Ooster- und der Westerschelde benutzt.
- d) Dieser Kanal kann auch beim Lotsen, Anlegen, Schleppen und bei anderen Vorgängen in der Schifffahrt benutzt werden.
- e) Dieser Kanal ist der erste Kanal für den Verkehrskreis Schiff-Schiff, es sei denn, die zuständige Behörde hat einen anderen Kanal festgelegt.

In den in Absatz 1.1.2 genannten Ländern darf bis zum 1. Januar 2005 die Ausgangsleistung auf einen Wert zwischen 6 W und 25 W eingestellt sein.

- f) In den in Absatz 1.1.2 genannten Ländern wird dieser Kanal für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde benutzt.
- g) In den Niederlanden wird dieser Kanal von der nationalen Küstenwache für Funkverbindungen während Ölbekämpfungsmaßnahmen in der Nordsee und für Sicherheitsmeldungen für die Nordsee, die Waddenzee, das IJsselmeer und die Ooster- und die Westerschelde verwendet.
- h) Dieser Kanal darf nur für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord verwendet werden.
- i) Dieser Kanal darf nur für Nachrichtenverbindungen zwischen seegehenden Schiffen und beteiligten Küstenfunkstellen für den Not- und Sicherheitsverkehr auf See verwendet werden.

In den in Absatz 1.1.2 genannten Ländern darf dieser Kanal nur für den Not-, Sicherheits- und Anrufverkehr verwendet werden.

- j) Die Ausgangsleistung muss automatisch auf einen Wert zwischen 0,5 W und 1 W reduziert werden.
- k) Dieser Kanal kann für Nachrichtenverbindungen privater Art verwendet werden.
- l) In den Niederlanden und Belgien kann dieser Kanal für die Übermittlung von Nachrichten über die Versorgung und Verproviantierung benutzt werden. Die Ausgangsleistung muss manuell auf einen Wert zwischen 0,5 W und 1 W reduziert werden.
- m) Dieser Kanal kann auch für den Öffentlichen Nachrichtenaustausch verwendet werden.
- n) Dieser Kanal wird für ein automatisches Schiffsidentifizierungs- und -überwachungssystem (AIS) verwendet, das weltweit auf See und auf Binnenschifffahrtsstraßen eingesetzt werden kann.
- o) Dieser Kanal wird auf freiwilliger Grundlage bereitgestellt. Alle bestehenden Funkanlagen müssen innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung in der Lage sein diesen Kanal benutzen zu können.
- p) Nach Zustimmung der zuständigen Behörde darf dieser Kanal nur bei besonderen Gelegenheiten vorübergehend verwendet werden.
- q) In der Tschechischen Republik wird dieser Kanal für den Verkehrskreis Nautische Information verwendet.
- r) In der Tschechischen Republik wird dieser Kanal für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
- s) Digitaler Selektivruf ist im Binnenschifffahrtfunk nicht zulässig.
- t) Auf Wasserstraßen, die gemeinsam von der Seeschifffahrt und der Binnenschifffahrt benutzt werden, ist die Verwendung des digitalen Selektivrufs grundsätzlich erlaubt. Die Verwendungsgebiete werden durch nationale Bestimmungen festgelegt und im Regionalen Teil des Handbuchs veröffentlicht.
- u) In den Niederlanden wird dieser Kanal für Rettungsaktionen und beim Schleppen verwendet und kann auch für Verbindungen sozialer Art verwendet werden.

## 2. Tabelle 2

Sendefrequenzen (MHz)	Fußnoten
457,525	a) c)
457,5375	b) c) d)
457,550	a) c)
457,5625	b) c) d)
457,575	a) c)
467,525	a) c)
467,5375	b) c)
467,550	a) c)
467,5625	b) c)
467,575	a) c)

## 2.1 Erklärung der Fußnoten in der Tabelle 2

- a) Diese Frequenzen können für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord benutzt werden. Die Benutzung dieser Frequenzen kann durch nationale Bestimmungen der zuständigen Verwaltungen geregelt werden.
- b) Falls erforderlich können Funkanlagen, die für einen Kanalabstand von 12,5 kHz ausgelegt sind, diese zusätzlichen Frequenzen, die für den Funkverkehr an Bord eingeführt werden können, ebenfalls benutzen.  
Die Verwendung dieser Frequenzen kann national durch die betroffenen Verwaltungen geregelt werden.
- c) In folgenden Ländern ist die Verwendung dieser Frequenzen verboten: Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Kroatien, Frankreich, Luxemburg, Moldau, die Niederlande, Rumänien, Russische Föderation, Slowakische Republik, Schweiz, die Tschechische Republik, Ukraine und Bundesrepublik Jugoslawien.
- d) Nur in den Niederlanden darf dieser Kanal auch für Nachrichtenverkehr privater Art zwischen Fahrzeugen in unmittelbarer Nähe benutzt werden.

## 3. Sendeleistungen der Funkanlagen

### 3.1 Ausgangsleistung bei festen VHF-Funkanlagen auf Kanälen, die in der Tabelle 1 angegeben sind

Bei festen VHF-Funkanlagen muss die Ausgangsleistung in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Anhang 3 auf einen Wert zwischen 6 W und 25 W eingestellt sein; es gelten folgende Ausnahmen:

- a) In den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Schiff-Hafenbehörde und Funkverkehr an Bord wird die Ausgangsleistung bei Schaltung auf einen dieser Kanäle automatisch auf einen Wert zwischen 0,5 W und 1 W begrenzt.
- b) Im Verkehrskreis Nautische Information kann von den zuständigen Behörden ein Betrieb mit einer reduzierten Ausgangsleistung zwischen 0,5 W und 1 W für Schiffe in ihrem Hoheitsgebiet gefordert werden.
- c) Bei den AIS-Kanälen darf die Ausgangsleistung 25 W nicht übersteigen.

### 3.2 Ausgangsleistung bei tragbaren VHF-Funkanlagen auf Kanälen, die in der Tabelle 1 angegeben sind

Bei tragbaren VHF-Funkanlagen muss die Ausgangsleistung auf einen Wert zwischen 0,5 W und 6 W eingestellt sein.

### 3.3 Äquivalente Strahlungsleistung (ERP) bei tragbaren UHF-Funkanlagen auf Frequenzen, die in der Tabelle 2 angegeben sind

Bei tragbaren UHF-Funkanlagen muss die ERP auf einen Wert zwischen 0,2 W und 2 W eingestellt sein.

### **2.3 Verkehrskreis Schiff-Schiff**

- Aufgabe:** Herstellen von Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen z.B. für Kursabsprachen.
- Besonderheit:** Nachrichten sozialer und privater Art sind nur auf Kanal 77 und 72 zulässig. Diese Kanäle dürfen nicht in allen Ländern verwendet werden, siehe Tabelle der Kanäle in Abschnitt 2.2.
- Betriebsart:** Simplex; automatische Leistungsreduzierung auf maximal 1 Watt.
- Inhalt der Nachrichten:** Es dürfen nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen.

### **2.4 Verkehrskreis Nautische Information**

- Aufgabe:** Herstellung von Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und ortsfesten Funkstellen der Behörden, denen der Betrieb auf den Wasserstraßen obliegt, z.b. Austausch von Nachrichten über den Zustand der Wasserstraßen, Verkehrsberatung und Verkehrslenkung.
- Besonderheit:** In Belgien und den Niederlanden darf dieser Verkehrskreis nur mit einer Ausgangsleistung von maximal 1 Watt betrieben werden.
- Betriebsart:** Duplex; Semi-Duplex - nur bei Schiffsfunkstellen - oder Simplex .
- Inhalt der Nachrichten:** Es dürfen nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen.

### **2.5 Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde**

- Aufgabe:** Herstellung von Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und ortsfesten Funkstellen von Hafenbehörden, z.B. für die Zuweisung von Liegeplätzen, Fahrt in Häfen.
- Betriebsart:** Simplex; automatische Leistungsreduzierung auf maximal 1 Watt.
- Inhalt der Nachrichten:** Es dürfen nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen.

## **2.6 Verkehrskreis Funkverkehr an Bord**

**Aufgabe:** Herstellung von Funkverbindungen an Bord von Fahrzeugen und Verbänden.

**Besonderheit:** Einsatz von tragbaren Funkgeräten ist erlaubt.

**Betriebsart:** Simplex; automatische Leistungsreduzierung auf maximal 1 Watt.

**Inhalt der Nachrichten:** Es dürfen nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen.

### 3. Abwicklung des Binnenschifffahrtsfunks

#### 3.1 Allgemeines

Für die Verkehrsabwicklung im Binnenschifffahrtfunk gelten die Regeln der „Radio Regulations“ der Internationalen Fernmeldeunion (ITU).

Es dürfen grundsätzlich nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich ausschließlich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen.

Für Funkverbindungen sozialer und privater Art dürfen nur die Kanäle 77 und 72 entsprechend den Tabellen der Kanäle in Abschnitt 2.2 verwendet werden.

Die ortsfesten Funkstellen stellen die Hörbereitschaft während der bekannten Betriebszeiten dieser Funkstellen auf dem jeweils zugewiesenen Kanal sicher.

##### 3.1.1 Vorbereitende Maßnahmen

Vor jeder Aussendung ist sicherzustellen, dass kein anderer Funkverkehr gestört wird. Dies gilt besonders für Notverkehr, der unbedingten Vorrang hat.

##### 3.1.2 Rangfolge des Verkehrs im Binnenschifffahrtfunk

- Die Funkstellen (Schiffs- und ortsfeste Funkstellen) müssen allen Nachrichten, welche die Sicherheit des menschlichen Lebens auf der Wasserstraße, zu Lande und in der Luft betreffen, unbedingt Vorrang einräumen.
- Die Rangfolge des Verkehrs im Binnenschifffahrtfunk ist folgende:

- |   |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Notverkehr (MAYDAY)</li><li>2. Dringlichkeitsverkehr (PAN PAN)</li><li>3. Sicherheitsverkehr (SECURITÉ)</li><li>4. Routinegespräch</li></ol> |
|---|

Um den Vorrang sicherzustellen, müssen die Funkstellen den vorrangigen Funkverkehr besonders ankündigen.

##### 3.1.3 Form der Verkehrsabwicklung

###### Form des Anrufs

Der Anruf geschieht in folgender Form:

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Name der gerufenen Funkstelle (höchstens dreimal)</li><li>• die Wörter HIER IST (oder bei Sprachschwierigkeiten das Wort DE, das mit Hilfe der Schlüsselwörter DELTA ECHO buchstabiert wird)</li><li>• Name der rufenden Funkstelle (höchstens dreimal)</li></ul> |
|---|

Bei guter Verständigung kann der Anruf wie folgt verkürzt werden:

- Name der gerufenen Funkstelle (einmal)
- die Wörter HIER IST
- Name der rufenden Funkstelle (zweimal)

Als Anrufe können auch Gruppen von Schiffen zum Beispiel „Talfahrt“, „Bergfahrt“ oder andere Bezeichnungen verwendet werden.

### **Form der Antwort**

Die Antwort geschieht in folgender Form:

- Name der rufenden Funkstelle (höchstens dreimal)
- die Wörter HIER IST (oder bei Sprachschwierigkeiten das Wort DE, das mit Hilfe der Schlüsselwörter DELTA ECHO buchstabiert wird)
- Name der gerufenen Funkstelle (höchstens dreimal)

Bei guter Verständigung kann die Antwort wie folgt verkürzt werden:

- Name der rufenden Funkstelle (einmal)
- die Wörter HIER IST
- Name der gerufenen Funkstelle (zweimal)

Nach Herstellung der Verbindung darf der Name der Funkstelle nur noch einmal genannt werden.

Nach den internationalen Vorschriften ist bei ortsfesten Funkstellen erst der Ortsname und dann der Dienst zu verwenden (z.B. Koblenz Schleuse).

### **3.1.4 Funkdisziplin**

Die für einen reibungslosen Funkverkehr erforderliche Funkdisziplin verlangt,

- sich auf die notwendigen Aussendungen zu beschränken
- die Verfahrensregeln strikt anzuwenden
- sich kurz zu fassen und langsam und deutlich zu sprechen
- in den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Nautische Information, Schiff-Hafenbehörde und Funkverkehr an Bord nur dienstliche Gespräche zu führen
- für private Funkgespräche ausschließlich den Kanal 77 zu benutzen
- die Sprechtaaste nicht länger als notwendig zu drücken
- die Sendeleistung im Verkehrskreis Nautische Information so gering wie möglich zu wählen, um Störungen anderer Funkverbindungen zu vermeiden und
- keine Musik zu senden

### 3.1.5 Sprachen

Bei Verbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Landfunkstellen muss die Sprache des Landes benutzt werden, in dem sich die Landfunkstelle befindet.

Bei Verbindungen zwischen Schiffsfunkstellen muss die Sprache des Landes benutzt werden, in dem sich die betreffenden Schiffe vorübergehend befinden. Bei Verständigungsschwierigkeiten ist die Sprache zu benutzen, die in der betreffenden Schifffahrtspolizeiverordnung angegeben ist. Falls keine Schifffahrtspolizeiverordnung existiert, kann Deutsch, Französisch oder eine andere geeignete Sprache benutzt werden.

### 3.1.6 Testsendung

Wenn es erforderlich ist, dass eine Funkstelle eine Testsendung durchführt, soll die Aussendung dieser Zeichen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und nicht länger als 10 Sekunden dauern. Diese Testsendung soll den Rufnamen der Funkstelle enthalten, dem das Wort „Test“ folgt. Der Rufname und das Wort „Test“ müssen langsam und deutlich ausgesprochen werden.

### 3.1.7 Anweisungen der ortsfesten Funkstelle

Bei Funkverbindungen mit einer ortsfesten Funkstelle sind deren Anweisungen zu befolgen.

Anweisungen können z.B. sein:

- Gebieten von Funkstille
- Verminderung der Sendeleistung der Schiffsfunkstelle
- Hörbereitschaft auf einem bestimmten Kanal

*Hinweis:*

***In Gefahrensituationen kann von Anweisungen der ortsfesten Funkstelle abgewichen werden. Die ortsfeste Funkstelle ist darüber zu verständigen.***

### 3.1.8 Bestätigung von Meldungen

Auf Verlangen müssen empfangene Meldungen bestätigt werden.

## 3.2 Notfall

Ein Notfall liegt dann vor, wenn eine unmittelbare Gefährdung von Mensch oder Schiff gegeben ist. Dies gilt auch für die Gefahrenabwehr an Land.

**Not kennt kein Gebot  
Keine Vorschrift darf jemanden daran hindern, Maßnahmen zur Rettung von  
Menschenleben und zur Gefahrenabwehr durchzuführen.**

**Zur Einleitung von Rettungsmaßnahmen sind vorzugsweise die ortsfesten Funkstellen im Verkehrskreis Nautische Information anzurufen.**

## **Die Schiffsfunkstelle in Not kann auch auf einem Kanal des Verkehrskreises Schiff-Schiff die Schifffahrt informieren.**

**Während eines Notverkehrs müssen die nicht beteiligten Funkstellen Funkstille bewahren.**

### **3.2.1 Einleiten des Notverkehrs**

Der Notverkehr wird mit dem Notanruf eingeleitet:

- Notzeichen (MAYDAY) (ausgesprochen „mädeh“) (dreimal gesprochen)
- HIER IST
- Name des in Not befindlichen Schiffes

Dem Notanruf folgt die Notmeldung

- Notzeichen (MAYDAY)
- Name des in Not befindlichen Schiffes
- Standort
- Erbetene Hilfeleistung und Information zur Gefahrenabwehr

Die Aussenden einer Notmeldung durch eine Funkstelle, die sich selbst nicht in Not befindet, wird durch die dreimal zu sprechenden Zeichen „MAYDAY RELAY“ (ausgesprochen „mädeh reläh“) gekennzeichnet.

### **3.2.2 Bestätigen der Notmeldung**

Im Verkehrskreis **Nautische Information** erfolgt die Bestätigung durch die ortsfeste Funkstelle.

Im Verkehrskreis **Schiff-Hafenbehörde** soll eine Bestätigung der Hafenbehörde abgewartet werden. Liegt eine Bestätigung innerhalb einer Zeit von einer Minute nicht vor, muss eine Schiffsfunkstelle das Notgespräch übernehmen.

Im Verkehrskreis **Schiff-Schiff** muss die Notmeldung von einer in der Nähe befindlichen Schiffsfunkstelle bestätigt werden.

- Notzeichen MAYDAY
- Name des Schiffes in Not
- HIER IST
- Name der bestätigenden Funkstelle
- Erhalten MAYDAY

### **3.2.3 Funkstille gebieten**

Die Funkstelle in Not kann einer anderen störenden Funkstelle mit dem Kennzeichen „SILENCE MAYDAY“ (ausgesprochen „ßilaanß mädeh“) Funkstille gebieten.

Eine Funkstelle, die nicht am Notverkehr beteiligt ist, kann einer anderen störenden Funkstelle mit dem Kennzeichen „SILENCE DETRESSE“ (ausgesprochen „ßilaanß dehtreß“), dem der Name der Funkstelle folgt, Funkstille gebieten.

### 3.2.4 Eingeschränkter Betrieb während eines Notverkehrs, Beenden des Notverkehrs

Ein eingeschränkter Funkverkehr wird mit dem Kennzeichen „PRUDENCE“ (ausgesprochen „prüdaanß“) gestattet.

Nach Beendigung der Maßnahmen ist allen anderen Funkstellen mitzuteilen, dass der Notverkehr beendet ist. Dazu wird das Kennzeichen „SILENCE FINI“ (ausgesprochen „ßilaanß finih“) ausgesendet.

### 3.3 Dringlichkeitsfall

Ein Dringlichkeitsfall liegt dann vor, wenn Nachrichten übermittelt werden sollen, welche die Sicherheit der Besatzung oder des Schiffes betreffen, wie z.B. Krankheiten, die keine Lebensgefahr bedeuten, oder Schäden an Fahrzeugen, ohne dass davon eine unmittelbare Gefahr ausgeht (z.B. Festfahung ohne Austritt von Ladung).

Vorzugsweise sollte der Dringlichkeitsverkehr im Verkehrskreis **Nautische Information** abgewickelt werden.

Die Dringlichkeitsmeldung wird mit dem Dringlichkeitszeichen **PAN PAN** (ausgesprochen „panne panne“) (dreimal gesprochen) eingeleitet.

### 3.4 Sicherheitsmeldung

Als Sicherheitsmeldung wird eine Nachricht ausgesendet, die eine wichtige nautische Warnnachricht oder eine wichtige Wetterwarnung enthält.

Die Sicherheitsmeldung wird mit dem Sicherheitszeichen **SECURITE** (ausgesprochen „ßehküriteh“) (dreimal gesprochen) eingeleitet.

### 3.5 Routinegespräch

Richtung Schiff-Land und Schiff-Schiff	Richtung Land-Schiff
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Name der ortsfesten Funkstelle oder der Schiffsfunkstelle</li> <li>- HIER IST</li> <li>- Art des Schiffes</li> <li>- Name des Schiffes</li> <li>- Fahrtrichtung (im Hafen evtl. nicht erforderlich)</li> <li>- Standort des Schiffes</li> <li>- Gesprächsgegenstand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Name des angesprochenen Schiffes oder AN ALLE SCHIFFSFUNKSTELLEN</li> <li>- HIER IST</li> <li>- Name der ortsfesten Funkstelle</li> <li>- Gesprächsgegenstand</li> </ul>



#### 4. Buchstabiertafel, Gesprächsbeispiele

##### 4.1 Buchstabiertafel

Bei schwieriger Verständigung wird empfohlen, gemäß nachstehender Buchstabiertafel zu buchstabieren und die Zahlen einzeln durchzugeben:

Buchstabe	Schlüsselwort	Aussprache des Schlüsselwortes <sup>1</sup>
A	Alfa	<b>AL</b> FAH
B	Bravo	<b>BRA</b> WO
C	Charlie	<b>TSCHA</b> LI
D	Delta	<b>DEL</b> TAH
E	Echo	<b>ECK</b> O
F	Foxtrot	<b>FOX</b> TROTT
G	Golf	<b>GOLF</b>
H	Hotel	<b>HO</b> TELL
I	India	<b>IN</b> DI AH
J	Juliett	<b>JUH</b> LI ETT
K	Kilo	<b>KI</b> LO
L	Lima	<b>LI</b> MAH
M	Mike	<b>MEIK</b>
N	November	<b>NO</b> WEMM BER
O	Oscar	<b>OSS</b> KAR
P	Papa	<b>PA</b> PAH
Q	Quebec	<b>KI</b> BECK
R	Romeo	<b>RO</b> MIO
S	Sierra	<b>SSI</b> ER RAH
T	Tango	<b>TANG</b> GO
U	Uniform	<b>JU</b> NI FORM
V	Victor	<b>WICK</b> TAR
W	Whiskey	<b>OUISS</b> KI
X	X-ray	<b>EX</b> REY
Y	Yankee	<b>JENG</b> KI
Z	Zoulou	<b>SUH</b> LUH

Ziffern oder Zeichen	Schlüsselwort	Aussprache des Schlüsselwortes <sup>2</sup>
0	NADAZERO	NA-DA-SEH-RO
1	UNAONE	UH-NAH-WANN
2	BISSOTWO	BIS-SO-TUH
3	TERRATHREE	TER-RA-TRIH
4	CARTEFOUR	KAR-TE-FAUER
5	PANTAFIVE	PAN-TA-FAIF
6	SOXISIX	SSOCK-SSI-SSIX
7	SETTESEVEN	SSET-TEH-SSÄWN
8	OKTOEIGHT	OCK-TO-ÄIT
9	NOVENINE	NO-WEH-NAINER
Dezimalkoma	DECIMAL	DEH-SSI-MAL
Punkt	STOP	SSTOP

<sup>1</sup> Die betonten Silben sind fett gedruckt.

<sup>2</sup> Alle Silben werden gleich betont.

## 4.2 Beispiele

### 4.2.1 Notverkehr

#### *1. Beispiel:*

Gütermotorschiff „Karin“ ruft auf Kanal 18 des Verkehrskreises Nautische Information die Revierzentrale Oberwesel und bittet nach Kollision wie folgt um Hilfe:

**MAYDAY MAYDAY MAYDAY**

**HIER IST**

Gütermotorschiff Karin (dreimal)

**MAYDAY**

Gütermotorschiff Karin

zu Tal im Raum Mannheim

Rheinkilometer 424,30

Habe Kollision mit einem Tankmotorschiff

Ladung läuft aus

Feuergefahr

Bitte leiten Sie die erforderlichen Maßnahmen ein

Bitte kommen

Antwort der Revierzentrale Oberwesel:

**MAYDAY**

Gütermotorschiff Karin

**HIER IST**

Oberwesel Revierzentrale

erhalten **MAYDAY**

Die Revierzentrale Oberwesel wird dann die Schifffahrt wie folgt informieren:

**MAYDAY RELAY** (dreimal)

**HIER IST**

Oberwesel Revierzentrale (höchstens dreimal)

Schiffskollision im Raum Mannheim bei Rheinkilometer 424,30 zwischen Gütermotorschiff Karin und Tankmotorschiff Tankmotorschiff verliert Ladung Benzin läuft aus

Schifffahrt vom Rheinkilometer 423,00 bis Rheinkilometer 431,00 bis auf weiteres

gesperrt Ende

Nach Beendigung des Notfalls wird die Revierzentrale Oberwesel die Schifffahrt wie folgt informieren:

**MAYDAY**

An alle Schiffsfunkstellen (dreimal)

**HIER IST**

Oberwesel Revierzentrale (höchstens dreimal)

10 Uhr 15

Gütermotorschiff Karin

**SILENCE FINI**

*2. Beispiel:*

Tankmotorschiff „Corinna“ ruft wie folgt auf Kanal 10 im Verkehrskreis Schiff-Schiff andere Schiffe und teilt „Mann über Bord“ mit:

**MAYDAY MAYDAY MAYDAY**

HIER IST

Tankmotorschiff Corinna (dreimal)

MAYDAY

Tankmotorschiff Corinna

zu Tal bei Donaukilometer 1501,35

Mann über Bord

Fahrt einstellen

Weitere Informationen folgen

Bitte kommen

Nach Beendigung des Notfalls wird das Tankmotorschiff Corinna die Schifffahrt wie folgt unterrichten:

**MAYDAY**

An alle Schiffsfunkstellen (dreimal)

HIER IST

Tankmotorschiff Corinna (höchstens dreimal)

10 Uhr 15

Tankmotorschiff Corinna

SILENCE FINI

#### **4.2.2 Dringlichkeitsverkehr**

*Beispiel:*

Gütermotorschiff „Mara“ benötigt ärztliche Hilfe an Bord (keine Lebensgefahr) und bittet auf Kanal 22 im Verkehrskreis Nautische Information die Revierzentrale Duisburg wie folgt um Hilfe:

**PAN PAN PAN PAN PAN PAN**

Duisburg Revierzentrale (höchstens dreimal)

HIER IST

Gütermotorschiff Mara (höchstens dreimal)

zu Tal bei Rheinkilometer 805,75

Erbitte ärztliche Hilfe

Matrose verletzt, vermutlich Armbruch

Bitte kommen

Antwort der Revierzentrale Duisburg:

**PAN PAN PAN PAN PAN PAN**

Gütermotorschiff Mara (höchstens dreimal)

HIER IST

Duisburg Revierzentrale (höchstens dreimal)

habe verstanden

Verständige Krankenwagen

Teile Ihnen mit, wo Krankenwagen eintrifft

Bitte bleiben Sie auf Empfang

### 4.2.3 Sicherheitsmeldung

*Beispiel:*

Verkehrsposten Dordrecht warnt die Schifffahrt auf dem Blockkanal 19 des Verkehrskreises Nautische Information vor dichtem Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas wie folgt:

**SECURITE SECURITE SECURITE**

An alle Schiffsfunkstellen (höchstens dreimal)

**HIER IST**

Dordrecht Verkehrspost (höchstens dreimal)

dichter Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas

Sichtweite etwa 50 Meter

Ende

### 4.2.4 Routinegespräch

*1. Beispiel:*

Tankmotorschiff „Sylvia“ erkundigt sich auf Kanal 22 bei der Schleuse Birsfelden, ob die Einfahrt in den oberen Schleusenvorhafen frei ist:

Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal)

**HIER IST**

Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal)

beladen zu Tal bei Grenzach

Ist die Einfahrt in den Schleusenvorhafen frei

Bitte kommen

Schleuse Birsfelden antwortet wie folgt:

Sylvia (höchstens dreimal)

**HIER IST**

Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal)

die Einfahrt ist frei

Bitte kommen

Bestätigung durch die Schiffsfunkstelle wie folgt:

Birsfelden Schleuse,

**HIER IST**

Sylvia

habe verstanden

Einfahrt ist frei

Danke, Ende

*2. Beispiel:*

Gütermotorschiff „Nora“ teilt auf Kanal 22 der Schleuse Straßburg das Vertreiben einer Fahrwassertonne mit:

Strasbourg Ecluse (höchstens dreimal)

HIER IST

Gütermotorschiff Nora (höchstens dreimal)

zu Tal bei Rheinkilometer 282,50

ich habe eine nautische Information für Sie

Bitte kommen

Schleuse Straßburg antwortet wie folgt:

Nora (höchstens dreimal)

HIER IST

Strasbourg Ecluse (höchstens dreimal)

Ich bin bereit

Bitte kommen

Antwort des Schiffes:

Strasbourg Ecluse

HIER IST

Nora

Fahrwassertonne bei Rheinkilometer 282,50

am linken Ufer ist vertrieben

Bitte kommen

Antwort der Schleuse Strassburg:

Nora

HIER IST

Strasbourg Ecluse

Ich habe verstanden Fahrwassertonne bei Rheinkilometer 282,50

am linken Ufer ist vertrieben

Danke

Ende

*3. Beispiel:*

Schleuse Hasselt gibt auf Kanal 20 folgende Meldung durch:

An alle Schiffsfunkstellen (höchstens dreimal)

HIER IST

Hasselt sluis (höchstens dreimal)

Auf dem Albertkanal findet ab 18.30 Uhr unterhalb der Schleuse eine Wassersportveranstaltung statt. Die Schifffahrt ist daher von 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr gesperrt Ende

*4. Beispiel:*

Tankmotorschiff „Britta“ fährt auf dem Main und fragt auf Kanal 10 des Verkehrskreises Schiff-Schiff wie folgt nach Schifffahrt auf dem Rhein:

An alle Schiffsfunkstellen im Bereich der Mainmündung (höchstens dreimal)

HIER IST

Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)

zu Tal auf dem Main, ca. 1 Kilometer vor der Mündung.

Möchte zu Berg.

Ist Berg- oder Talfahrt in der Nähe?

Bitte kommen.

Gütermotorschiff „Tanja“ antwortet wie folgt:

Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)

HIER IST

Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal)

zu Berg 500 Meter unterhalb der Mainmündung

Keine Schifffahrt

Bitte kommen

Tankmotorschiff Britta bestätigt wie folgt:

Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal)

HIER IST

Tankmotorschiff Britta

habe verstanden Danke

Gute Fahrt

Ende

## 5. Fernmeldegeheimnis

Alle Personen, die mit der Bedienung oder Beaufsichtigung der Schiffsfunkstelle befasst sind, müssen das Fernmeldegeheimnis wahren. Ebenso haben alle Personen, die von dem Inhalt oder auch nur von dem Vorhandensein von Funkgesprächen oder von jeder anderen durch den Funkdienst erlangten Nachricht auf Grund ihrer dienstlichen Tätigkeit Kenntnis erhalten, Dritten gegenüber Stillschweigen zu bewahren.

Verletzungen des Fernmeldegeheimnisses werden strafrechtlich verfolgt.

Folgende Funkgespräche unterliegen **nicht** dem Fernmeldegeheimnis:

1. **Informationen „AN ALLE FUNKSTELLEN“.**
2. **Von anderen mobilen Funkstellen übermittelte Wettermeldungen, selbst wenn die Meldungen an eine amtliche Wetterdienststelle gerichtet sind.**
3. **Informationen, die der Navigation auf den Binnenschifffahrtsstraßen dienen (z.B. Kursabsprachen).**

Von der Pflicht zur Wahrung des Fernmeldegeheimnisses kann nur ein Richter entbinden.



## **6. Technische Merkmale der Schiffsfunkstelle**

### **6.1 Allgemeines**

- Funkanlagen müssen nach den Vorschriften der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk (Basel 2000) zugelassen sein.
- Für den Betrieb an Bord muss eine Genehmigung zum Errichten und Betreiben der zuständigen Verwaltung erteilt worden sein. Diese Genehmigungsurkunde muss sich ständig an Bord des Schiffes befinden und jedem Vertreter der zuständigen Behörde vorgelegt werden.
- Die Antennen müssen senkrecht frei stehen. Sie sollen in einer Entfernung von mindestens 4 m von allen größeren Metallkörpern, die sie an Höhe übertreffen, errichtet werden. Der höchste Punkt der Antennen soll nicht mehr als 12 m über der Einsenkungsmarke liegen.
- Der Wert der Ausgangsleistung der Schiffsfunkstellen liegt zwischen 6 Watt und 25 Watt.
- Die Funkgeräte müssen mit einer Schalteinrichtung ausgerüstet sein, mit der die Ausgangsleistung des Senders auf einen Wert zwischen 0,5 Watt und 1 Watt reduziert werden kann.
- Der Betrieb des Dual-Watch-Verfahrens ist nicht erlaubt.

### **6.2 ATIS**

Alle Schiffsfunkanlagen und tragbaren Funkgeräte an Bord müssen mit einer Codiereinrichtung für die Aussendung des ATIS-Signals ausgerüstet sein.

Die Aussendung erfolgt auf allen geschalteten Kanälen nach Loslassen der Sendetaste automatisch.

### **6.3 Automatische Leistungsreduzierung**

Die Ausgangsleistung des Funkgerätes muss automatisch auf einen Wert zwischen 0,5 Watt und 1 Watt reduziert werden, wenn einer der Kanäle im Verkehrskreis Schiff-Schiff, Schiff-Hafenbehörde und Funkverkehr an Bord eingestellt wird.

### **6.4 Aufzeichnungsmöglichkeit**

- Um die Ermittlungen im Zusammenhang mit Havarien zu erleichtern, dürfen Geräte zur Aufzeichnung des Sprechfunkverkehrs auf den Kanälen 10 und 13 oder auf einem anderen, von der zuständigen Behörde zugewiesenen Kanal an Bord installiert werden.
- Zu Dokumentationszwecken kann an ortsfesten Funkstellen eine Aufzeichnung der Gespräche erfolgen.



## **7. Zeugnis, Teilnahme an anderen Funkdiensten**

### **7.1 Zeugnispflicht**

Eine Schiffsfunkstelle darf nur von einer Person wahrgenommen oder beaufsichtigt werden, die Inhaber eines gültigen Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschifffahrtfunk oder eines Funkzeugnisses ist, das den Inhaber zum Bedienen einer Schiffsfunkstelle berechtigt. Näheres regeln nationale Vorschriften.

Sprechfunkzeugnisse, die auf Grund dieser Bestimmungen erteilt worden sind, werden von allen Verwaltungen anerkannt.

### **7.2 Teilnahme am Seefunkdienst**

Schiffsfunkstellen des Binnenschifffahrtfunks können am UKW-Seefunkdienst teilnehmen. Wegen der automatischen Leistungsreduzierung auf bestimmten Kanälen kann es jedoch in Ausnahmefällen zu Schwierigkeiten in der Funkverbindung kommen.

Ist eine Funkanlage des Binnenschifffahrtfunks für den Betrieb mit GMDSS ausgerüstet, um auch auf Seeschifffahrtsstraßen betrieben werden zu können, gelten andere Vorschriften.

In bestimmten Fällen müssen Binnenschiffe mit GMDSS ausgerüstet sein. Dies kann erreicht werden durch

- Neubeschaffung einer zugelassenen UKW-Schiffsfunkstelle mit „K 70 GMDSS“ oder
- zugelassene Umrüstung der vorhandenen Schiffsfunkstelle mit „K 70 GMDSS“.

Für die Bedienung von GMDSS ausgerüsteten Funkstellen sind andere Funkzeugnisse erforderlich.

### **7.3 Verwendung von Seefunkanlagen im Binnenschifffahrtfunk**

Seefunkanlagen dürfen nicht im Verkehrskreis Schiff-Schiff im Binnenschifffahrtfunk eingesetzt werden.

In den Verkehrskreisen Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde dürfen sie am Binnenschifffahrtfunk teilnehmen. Sie müssen jedoch mit ATIS ausgerüstet sein.



## **8. Meldepflicht für bestimmte Fahrzeuge**

Auf bestimmten Wasserstraßen besteht z.B. für Gefahrgutschiffe, Verbände, Seeschiffe und Sondertransporte eine Meldepflicht.

Näheres regeln nationale Vorschriften.

