

**Regionale Vereinbarung  
über den  
Binnenschiffahrtsfunk  
(RAINWAT)**



**Bucuresti, 18.04.2012**

**Revised, 03.04.2013**

# REGIONALE VEREINBARUNG ÜBER DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

## INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>
PRÄAMBEL	4
<b>Kapitel I</b>	
<b>Terminologie</b>	
Artikel 1	5
<b>Kapitel II</b>	
<b>Allgemeine Bestimmungen über den Betrieb des Binnenschiffahrtswalks</b>	
Artikel 2	8
Artikel 3	8
Artikel 4	8
Artikel 5	8
<b>Kapitel III</b>	
<b>Anwendung der Vereinbarung</b>	
Artikel 6	9
Artikel 7	9
Artikel 8	9
Artikel 9	9
Artikel 10	10
Artikel 11	10

**Kapitel IV**  
**Schlussbestimmungen**

Artikel 12	Inkrafttreten	11
<b>VERTRAGSVERWALTUNGEN</b>		12-13
ANHANG 1	Verwaltungsbestimmungen für Schiffsfunkstellen	14
ANHANG 2	Tabellen der Kanäle, Sendefrequenzen und Verkehrskreise für den Binnenschiffahrtfunk	17
ANHANG 3	Betriebliche und technische Anforderungen an die Funkanlagen	28
ANHANG 4	Bestimmungen über die Betriebsverfahren	31
ANHANG 5	Bestimmungen über den Erwerb, die Ausstellung und die gegenseitige Anerkennung von Funkzeugnissen	32
ANHANG 6	Schiffsinformationsdatenbank	33
ANHANG 7	Geschäftsordnung	34
ENTSCHLIESSUNG NR. 1	Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk	36
RESOLUTION NR. 2	Gegenseitige Anerkennung der Typenzulassungen für den Betrieb von Funkanlagen, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind	37
EMPFEHLUNG NR. 1	Reduzierung der nationalen Ausnahmen	38
EMPFEHLUNG NR. 2	Schiffsinformationsdatenbank für ATIS-Codes und MMSI	39
EMPFEHLUNG NR. 3	Harmonisierte Prüfungsinhalte für Sprechfunkzeugnisse für den Binnenschiffahrtfunk	40

# **REGIONALE VEREINBARUNG ÜBER DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK**

getroffen zwischen den Verwaltungen folgender Länder:

Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Moldawien, Montenegro, den Niederlanden, Österreich, Polen, Rumänien, Serbien, Slowakei, Schweiz, Tschechische Republik und Ungarn.

-----

## **PRÄAMBEL**

In Übereinstimmung mit Artikel 6 der Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk) der Internationalen Fernmeldeunion (ITU) haben die Delegierten der Verwaltungen der vorstehend genannten Länder, deren Unterschriften folgen - gewillt, gemeinsame Grundsätze und Regeln für die sichere Beförderung von Personen und Gütern auf Binnenschiffahrtsstraßen anzuwenden, in der Erwägung:

- dass die Harmonisierung des Funkdienstes dazu beitragen wird, die Sicherheit in der Binnenschiffahrt zu verbessern,
- dass diese Harmonisierung eine effizientere und effektivere Benutzung des Funkspektrums erleichtern wird,
- dass diese Harmonisierung ebenfalls zu einer effizienteren, wirtschaftlicheren und reibungsloseren Schiffsführung beitragen wird,

vorbehaltlich der Zustimmung zu dieser Vereinbarung die folgenden Bestimmungen über den Binnenschiffahrtfunk in ihrem Hoheitsgebiet in gegenseitigem Einvernehmen angenommen.

Zur Verwaltung, Harmonisierung und Optimierung der Regionalen Vereinbarung wird ein Ausschuss mit dem Namen „Committee RAINWAT“ eingesetzt.

# KAPITEL I

## TERMINOLOGIE

### Artikel 1

#### *Begriffsbestimmungen*

In dieser Vereinbarung behalten die nicht im Nachfolgenden definierten Begriffe die Bedeutung, die ihnen in der Konstitution, der Konvention und der Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk) der Internationalen Fernmeldeunion (ITU) gegeben wird.

#### **A. Binnenschiffahrtfunk und Automatisches Sender Identifizierungs System (ATIS)**

Der Binnenschiffahrtfunk ermöglicht die Herstellung von Funkverbindungen für bestimmte Zwecke auf vereinbarten Kanälen und nach einem vereinbarten Betriebsverfahren (Verkehrskreise) unter Verwendung von ATIS.

Verkehrskreise im Binnenschiffahrtfunk:

- Schiff-Schiff,  
Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen.
- Nautische Information,  
Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen der Behörden, die für die Betriebsdienste auf Binnenschiffahrtsstraßen zuständig sind. Die Funkstellen der genannten Behörden können entweder Landfunkstellen oder mobile Funkstellen sein.
- 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.
- 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.

ATIS ist ein System für die automatische Identifizierung von Schiffsfunksendern nach Anhang B der europäischen Norm ETSI EN 300 698-1.

## **B. Radar**

Ein Funkortungssystem, das auf dem Vergleich von Referenzsignalen mit Funksignalen, die vom zu bestimmenden Ort reflektiert oder zurückgesendet werden, beruht.

Auf Binnenschiffahrtsstraßen verwendetes Radar gehört zum Navigationsfunkdienst und ist für das Wohl der Schiffe und deren sicheren Betrieb vorgesehen.

## **C. Inland-AIS (Automatisches Schiffsidentifizierungssystem für die Binnenschiffahrt)**

Ein Kommunikationssystem für den Austausch von Navigationsdaten, das auf einem Protokoll basiert, welches das UKW-Seefunkband benutzt.

Das Inland-AIS beruht auf dem maritimen AIS gemäß dem von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) abgeänderten „Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See“ (SOLAS 74).

Binnenschiffahrtswarnungsdienste (RIS) verwenden Inland-AIS. AIS und Radar ergänzen einander.

Inland-AIS ermöglicht die Einrichtung von Systemen zur Verfolgung und Ortung von Schiffen zu bestimmten Zwecken unter Verwendung vereinbarter Kanäle und eines vereinbarten Betriebsverfahrens.

## **D. Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes (MMSI)**

Eine neunstellige, eindeutige Identifikationsnummer, welche die Verwaltungen ihren Seefunkstellen zuteilen. Die ersten drei Ziffern stellen die Seefunkkennzahl (MID) dar, welche die jeweilige Verwaltung identifiziert.

Eine MMSI ist für die Verwendung von Inland-AIS zwingend vorgeschrieben. Bei Schiffen, die sich vorübergehend auf Binnenschiffahrtsstraßen befinden, für welche die Bestimmungen dieser Vereinbarung gelten, wird zur Bildung des individuellen ATIS-Codes eine MMSI benötigt.

## **E. Digitaler Selektivruf (DSC)**

Ein von der IMO als internationale Norm festgelegtes halbautomatisches Verfahren zum Aufbau von MF-, HF- und UKW-Funkrufen im Seeverkehr.

## **F. Schiffsfunkstelle**

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

## **G. Landfunkstelle**

Funkstelle des mobilen Funkdienstes, die nicht dazu bestimmt ist, während der Bewegung betrieben zu werden.

## **H. Handsprechfunkgerät**

Eine tragbare Funkstelle, einschließlich Antenne und Stromversorgung.

## **I. Kleinfahrzeuge**

Schiffe mit einer Gesamtlänge von weniger als 20 m im Sinne des "Code Européen des Voies de Navigation Intérieure" (CEVNI).

## **J. Ausgangsleistung (OP)**

Die Durchschnittsleistung, die ein Sender während einer Periode der Hochfrequenzschwingung bei fehlender Modulation der Antennenspeiseleitung zuführt (Trägerleistung)

## **K. Vertragsverwaltungen**

- Verwaltungen der Länder, welche die Vereinbarung unterzeichnet haben,
- Verwaltungen der Länder, die der Vereinbarung beigetreten sind (Artikel 8).

## **L. „Committee RAINWAT“**

Der Auftrag des „Committee RAINWAT“ ist im Artikel 6 definiert.

## **M. Administrative Ansprechstellen**

Von den Vertragsverwaltungen bestimmte Personen, die für die Beantwortung aller Fragen über den Binnenschiffahrtfunk zuständig sind.

## **N. Ansprechstellen für die Schiffsidentifikationsdatenbank**

Von den Vertragsverwaltungen bestimmte Personen, die für die Beantwortung aller Fragen zur Identifikation der Schiffe in ihrer Zuständigkeit zuständig sind.

## KAPITEL II

### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN ÜBER DEN BETRIEB DES BINNENSCHIFFFAHRTSFUNKS

#### Artikel 2

##### *Verwaltungsbestimmungen für Schiffsfunkstellen*

Die Verwaltungsbestimmungen für Schiffsfunkstellen sind in Anhang 1 enthalten.

#### Artikel 3

##### *Frequenzbenutzung*

Die Sprechfunkanlagen nutzen die UKW-Frequenzen gemäß Anhang 18 der VO Funk. Die Frequenzen sind entsprechend diesem Anhang nummeriert.

Die Nutzungen der Kanäle, die Sendefrequenzen, sowie die Verkehrskreise sind in Anhang 2 aufgeführt und die Begrenzungen der OP der Funkanlagen sind in Anhang 3 aufgeführt.

Die Radaranlagen in der Binnenschifffahrt benutzen den Frequenzbereich 9.2 – 9.5 GHz.

Die AIS-Anlagen benutzen normalerweise die AIS 1- und AIS 2-Frequenzen aus Anhang 18 der VO Funk.

#### Artikel 4

##### *Betriebliche und technische Anforderungen an die Funkanlagen an Bord von Schiffen*

Die betrieblichen und technischen Anforderungen an die Funkanlagen an Bord von Schiffen sind in Anhang 3 festgelegt.

Die Funkanlagen müssen den Anforderungen der Anhänge 2 und 3 entsprechen.

#### Artikel 5

##### *Betriebsverfahren*

Die Bestimmungen über die Betriebsverfahren sind in Anhang 4 enthalten.



## KAPITEL III

### ANWENDUNG DER VEREINBARUNG

#### Artikel 6

##### *Verwaltungsmäßige Abwicklung der Vereinbarung und Zuständigkeiten des „Committee RAINWAT“*

Das „Committee RAINWAT“ wird zur Verwaltung, Harmonisierung und Optimierung dieser Regionalen Vereinbarung einschließlich aller Anhänge, Entschließungen und Empfehlungen eingesetzt.

Die neueste Fassung der Regionalen Vereinbarung wird auf der Website des „Committee RAINWAT“ veröffentlicht (siehe Anhang 7).

Das „Committee RAINWAT“ setzt sich aus den Vertretern der Vertragsverwaltungen zusammen, welche die Vereinbarung unterzeichnet haben.

Der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende werden vom „Committee RAINWAT“ aus dessen Reihen für einen Zeitraum von vier Jahren gewählt.

Der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende sind für die verwaltungsmäßige Abwicklung der Regionalen Vereinbarung gemäß der in Anhang 7 dieser Vereinbarung enthaltenen Geschäftsordnung zuständig.

#### Artikel 7

##### *Durchführung der Vereinbarung*

Die Vertragsverwaltungen erklären, dass sie die Bestimmungen der Vereinbarung, ihre Anhänge, ihre Entschließungen und, soweit wie möglich, ihre Empfehlungen annehmen und anwenden werden.

#### Artikel 8

##### *Beitritt zu der Vereinbarung*

Jede Verwaltung, die nicht die Vereinbarung unterzeichnet hat, kann jederzeit dem „Committee RAINWAT“ eine Beitrittserklärung und ihre Zustimmung zur Vereinbarung übermitteln. Die Vertragsverwaltungen werden hierüber mindestens einen Monat vor der nächsten Sitzung des „Committee RAINWAT“ unterrichtet.

Der Beitritt zu der Vereinbarung, der am Tag der Übermittlung wirksam wird, hat ohne Vorbehalt zu erfolgen und gilt für die Vereinbarung in ihrer Fassung zum Zeitpunkt des Beitritts.

## **Artikel 9**

### *Kündigung der Vereinbarung*

Jede Verwaltung hat jederzeit das Recht, die Vereinbarung durch eine an das „Committee RAINWAT“ zu richtende Benachrichtigung zu kündigen. Die Kündigung wird nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten wirksam, vom Tage des Eingangs der Benachrichtigung beim „Committee RAINWAT“ an gerechnet.

## **Artikel 10**

### *Koordinierung von Frequenzuteilungen*

Frequenzuteilungen und ihre Koordinierung sollen in Übereinstimmung mit der neuesten Fassung der HCM-Vereinbarung<sup>1</sup> oder bei den Ländern, die nicht Vertragspartei der vorgenannten Koordinierungsvereinbarung sind, in Übereinstimmung mit der neuesten Fassung der Empfehlung T/R 25-08 der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post und Telekommunikation (CEPT) oder durch bi- oder multilaterale Vereinbarungen erfolgen.

## **Artikel 11**

### *Notifikation dieser Vereinbarung bei der ITU und Unterrichtung anderer Organisationen*

In Übereinstimmung mit Artikel 6 der VO Funk informiert der Vorsitzende des „Committee RAINWAT“ dem Generalsekretär der ITU den Abschluss und den Wortlaut dieser Vereinbarung und übermittelt Angaben über

- die Verwaltungen, die dieser Vereinbarung beitreten,
- die Vertragsverwaltungen, die diese Vereinbarung kündigen,
- das Außerkrafttreten der Vereinbarung.

Auf Anraten des „Committee RAINWAT“ benachrichtigt der Vorsitzende gegebenenfalls andere Organisationen.

---

<sup>1</sup> Die **HCM-Vereinbarung** ist die „Vereinbarung zwischen den Verwaltungen von Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Kroatien, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Polen, Rumänien, der Slowakischen Republik, Slowenien, der Schweiz der Tschechischen Republik und Ungarn über die Koordinierung von Frequenzen zwischen 29.7 MHz und 39.5 GHz für den festen Funkdienst und den mobilen Landfunkdienst“.

## KAPITEL IV

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### **Artikel 12**

#### *Inkrafttreten*

Diese Vereinbarung tritt am 18.04.2012 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (Basel, 6. April 2000) außer Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Vertreter der Verwaltungen der obengenannten Länder diese Vereinbarung im Namen ihrer Verwaltung in französischer, englischer und deutscher Sprache in je einer Urschrift unterzeichnet, wobei der französische Wortlaut im Falle einer Streitigkeit maßgebend ist. Diese Urschriften werden im Archiv des „Committee RAINWAT“ hinterlegt und verwahrt.

Jeder Vertragsverwaltung wird gemäß der in Anhang 7 enthaltenen Geschäftsordnung eine beglaubigte Abschrift in jeder Sprache übermittelt.

**GESCHEHEN zu  
Bucuresti, 18.04.2012**

## VERTRAGSVERWALTUNGEN

	Name	Unterschrift
Für die österreichische Verwaltung		
Für die belgische Verwaltung		
Für die bulgarische Verwaltung		
Für die kroatische Verwaltung		
Für die Verwaltung der Tschechischen Republik		
Für die französische Verwaltung		
Für die Verwaltung der Bundesrepublik Deutschland		
Für die ungarische Verwaltung		

	Name	Unterschrift
Für die Verwaltung des Großherzogtums Luxemburg		
Für die Verwaltung der Republik Moldawien		
Für die montenegrinische Verwaltung		
Für die Verwaltung des Königreichs der Niederlande		
Für die polnische Verwaltung		
Für die rumänische Verwaltung		
Für die Verwaltung der Republik Serbien		
Für die Verwaltung der slowakischen Republik		
Für die Verwaltung der schweizerischen Eidgenossenschaft		

## ANHANG 1

### VERWALTUNGSBESTIMMUNGEN FÜR SCHIFFSFUNKSTELLEN

#### 1. ALLGEMEINES

##### 1.1 Genehmigungen für Schiffsfunkstellen

Eine Schiffsfunkstelle darf nicht ohne eine Genehmigung für Schiffsfunkstellen errichtet oder betrieben werden; die Genehmigungsurkunde muss von der zuständigen Behörde des Landes ausgestellt sein, in dem das Schiff registriert ist. Die Gestaltung der Genehmigungsurkunde für Schiffsfunkstellen soll den Vorgaben der VO Funk, Empfehlung Nr. 7 (Rev. WRC-97), entsprechen.

##### 1.2 Zeugnisse des Bedienungspersonals

Die Bedienung einer Schiffsfunkstelle muss von einer Person ausgeführt werden, die Inhaber eines Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk ist. Die Bestimmungen über den Erwerb und die Ausstellung eines Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk sind in Anhang 5 aufgeführt. Die harmonisierten Prüfungsinhalte für den Erwerb eines Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk sind in Empfehlung Nr. 3 dieser Vereinbarung angegeben.

Die Zeugnisse, die nach den Bestimmungen des Artikels 47 der VO Funk erteilt wurden, berechtigen den Inhaber ebenfalls zum Bedienen einer Schiffsfunkstelle im Binnenschiffahrtfunk.

##### 1.3 Dokumente für die Schiffsfunkstelle

An Bord sind folgende Dokumente mitzuführen:

- die Genehmigungsurkunde für die Schiffsfunkstelle gemäß Absatz 1.1;
- die Zeugnisse des Bedienungspersonals gemäß Absatz 1.2;
- das Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk (Allgemeiner Teil und maßgebliche regionale Teile)\*, im Sinne von EntschlieÙung Nr. 1 dieser Vereinbarung.

(\* Anmerkung des Übersetzers: Es gilt die jeweils aktuelle Version des Handbuchs)

##### 1.4 Überprüfung von Schiffsfunkstellen

Die Schiffsfunkstelle kann vor der Inbetriebnahme durch die zuständige Behörde, welche die Genehmigung erteilt hat, überprüft werden. Nach der Inbetriebnahme kann die Überprüfung durch diese Behörde in bestimmten Zeitabständen wiederholt werden.

Die zuständigen Verwaltungen der Länder, in denen sich ein Schiff vorübergehend befindet, dürfen diese Schiffsfunkstelle einer Überprüfung gemäß Artikel 49 der VO Funk unterziehen. Diese Verwaltungen können fordern, dass ihnen die Genehmigungsurkunde zur Prüfung vorgelegt wird. Die für die Funkstelle verantwortliche Person muss diese Prüfung erleichtern. Wenn die Genehmigungsurkunde nicht vorgelegt werden kann oder wenn andere offenkundige Mängel festgestellt werden, können die zuständigen Verwaltungen die Funkanlagen prüfen, um sich zu vergewissern, dass diese den in dieser Vereinbarung festgelegten Bedingungen entsprechen. Außerdem sind die

Prüfbeamten berechtigt, sich das Zeugnis der Bedienungsperson der Funkstelle vorlegen zu lassen, doch dürfen sie keinerlei Nachweis der beruflichen Kenntnisse fordern. Wenn Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, kann die zuständige Verwaltung eine Gebühr erheben, um die Kosten der Überprüfung zu decken. Der Schiffsführer muss darüber unterrichtet werden.

Wenn eine zuständige Verwaltung es für notwendig erachtet, die oben genannte Maßnahme zu ergreifen, wird hierüber sogleich die Verwaltung des Landes, in dem das Schiff registriert wurde, unterrichtet. Weitere regulierende Maßnahmen können, sofern erforderlich, nach Absprache zwischen den zuständigen Verwaltungen getroffen werden.

## 2. IDENTIFIZIERUNG VON SCHIFFSFUNKSTELLEN

**2.1** Jede am Binnenschiffahrtfunk teilnehmende Schiffsfunkstelle muss ein Rufzeichen, den amtlichen Namen des Schiffes, einen ATIS-Code, der den in Anhang B von ETSI EN 300 698-1 aufgeführten technischen Erfordernissen entspricht, und – sofern sie mit einer AIS-Anlage ausgestattet ist - eine MMSI haben. Die Rufzeichen der Schiffe werden nach den Bestimmungen des Artikels 19 der VO Funk gebildet.

**2.2** In den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde ist der amtliche Name des Schiffes zu verwenden.

**2.3** Für Handsprechfunkgeräte, die für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord verwendet werden, ist ebenfalls ein Rufzeichen zuzuteilen. Die Verwendung dieses Rufzeichens erfolgt auf freiwilliger Grundlage.

## 3. ATIS-Code

Der ATIS-Code ist wie folgt aufgebaut (ETSI EN 300 698-1, Anhang B):

**Z MID X<sub>1</sub> X<sub>2</sub> X<sub>3</sub> X<sub>4</sub> X<sub>5</sub> X<sub>6</sub>**

Z	MID	X <sub>1</sub> X <sub>2</sub>	X <sub>3</sub> X <sub>4</sub> X <sub>5</sub> X <sub>6</sub>
steht für die Ziffer 9 (Z = immer 9)	MID = Seefunkkennzahl des Landes, in dem das Schiff registriert ist (ITU-R)	steht für den zweiten oder dritten Buchstaben des Rufzeichens, wobei 01 A darstellt, 02 B darstellt, 03 C darstellt, usw.	die 4 Ziffern des Rufzeichens

## Beispiele der Umwandlung eines Rufzeichens in einen ATIS-Code.

BEISPIEL 1 (zweiter Buchstabe):

Rufzeichen = FM8075;  
Der ATIS-Code des Schiffes ist folgendermaßen zu bilden:  
Z MID X<sub>1</sub>X<sub>2</sub>8 0 7 5;  
Z = 9;  
MID = für Frankreich 227;  
zweiter Buchstabe = M => X<sub>1</sub>X<sub>2</sub> = 13;  
ATIS-Code des Schiffes:  
9 227 13 8075

BEISPIEL 2 (dritter Buchstabe):

Rufzeichen = OED9999;  
Der ATIS-Code des Schiffes ist folgendermaßen zu bilden:  
Z MID X<sub>1</sub>X<sub>2</sub>9 9 9 9;  
Z = 9;  
MID = für Österreich 203;  
dritte Stelle = D => X<sub>1</sub>X<sub>2</sub> = 04;  
ATIS-Code des Schiffes:  
9 203 04 9999

#### 4. VERFAHREN FÜR SCHIFFE, DIE SICH VORÜBERGEHEND AUF BINNENSCHIFFFAHRTSSTRAßEN BEFINDEN, FÜR WELCHE DIE BESTIMMUNGEN DER REGIONALEN VEREINBARUNG GELTEN

Die Benutzung von ATIS ist für alle diese Schiffe vorgeschrieben. Es liegt in der Verantwortung der Schiffseigentümer, ihre Schiffe mit ATIS-fähigen Anlagen und einem gültigen ATIS-Code auszustatten.

Bei den in diesem Abschnitt genannten Schiffen wird der ATIS-Code gebildet, indem die MMSI durch Voranstellung der Zahl 9 ergänzt wird.

Beispiel: Lautet die MMSI 220278025, ergibt sich als ATIS-Code 9220278025.



## ANHANG 2

### TABELLEN DER KANÄLE, SENDEFREQUENZEN UND VERKEHRSKREISE FÜR DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

#### 1. Tabelle 1

Diese Tabelle enthält Angaben zur VHF-Kanal-Nutzung durch die Vertragsverwaltungen im Binnenschiffahrtfunk entsprechend der Kanalzuordnung von Anhang 18 der VO Funk.

Die Spalten 1 bis 3 geben die in Anhang 18 der VO Funk enthaltene Kanalzuordnung wieder.

Die Spalten 4 bis 6 geben die Verkehrskreise für die Nutzung der Kanäle wieder.

Die Spalten 7 bis 23 enthalten Angaben zur Nutzung der jeweiligen Kanäle durch die Vertragsverwaltungen (Ländernamen entsprechend ITU-Kodifizierung).

**Y** = Kanal ist von der Vertragsverwaltung für die nationale Nutzung im Binnenschiffahrtfunk vorgesehen.

**N** = Kanal ist von der Vertragsverwaltung nicht für die nationale Nutzung im Binnenschiffahrtfunk vorgesehen.

**Y!** = in diesem Land gelten Sondervorschriften (siehe Tabelle 2).

Kanalzuordnung aus VO Funk, Anhang 18			Verkehrskreis			Benutzung durch die Vertragsverwaltungen																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff zu Schiff	Schiff zu Hafen	Nav. Info	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	von der Schiffsfunk- stelle	von der Küstenfunk- stelle				U	E	U	Z			N	O	R	L	D	N	O	O	R	S	V
60	156.025	160.625			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
01	156.050	160.650			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
61	156.075	160.675			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
02	156.100	160.700			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
62	156.125	160.725			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
03	156.150	160.750			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N

Kanalzuordnung aus VO Funk, Anhang 18			Verkehrskreis			Benutzung durch die Vertragsverwaltungen																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff zu Schiff	Schiff zu Hafen	Nav. Info	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	von der Schiffsfunk- stelle	von der Küstenfunk- stelle				U	E	U	Z			N	O	R	D	N	O	A	N	E	L	O
63	156.175	160.775			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
04	156.200	160.800			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
64	156.225	160.825			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
05	156.250	160.850			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
65	156.275	160.875			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
06	156.300	156.300	X			N	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
66	156.325	160.925			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
07	156.350	160.950			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
67	156.375	156.375			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y!	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
08	156.400	156.400	X			Y	Y	N	Y!	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y
68	156.425	156.425			X	N	Y	N	N	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
09	156.450	156.450			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
69	156.475	156.475			X	N	Y	N	Y	Y	Y!	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
10	156.500	156.500	X			Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y

Kanalzuordnung aus VO Funk, Anhang 18			Verkehrskreis			Benutzung durch die Vertragsverwaltungen																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff zu Schiff	Schiff zu Hafen	Nav. Info	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	von der Schiffsfunk- stelle	von der Küstenfunk- stelle				U	E	U	Z			N	O	R	O	D	N	O	R	O	S	R
70	156.525	156.525				N	N	N	N	Y	N	N	Y!	N	N	N		N	Y	N	N	N
11	156.550	156.550		X		Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
71	156.575	156.575		X		Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
12	156.600	156.600		X		Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
72	156.625	156.625	X			Y	Y	Y	Y!	Y	Y	N	Y	Y	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y
13	156.650	156.650	X			Y!	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y!	Y!	Y
73	156.675	156.675			X	Y	Y!	Y	N	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y		Y	Y	Y!	Y!	N
14	156.700	156.700		X		Y	Y		Y!	Y	N	Y	Y		Y			Y	Y	Y	Y	N
74	156.725	156.725		X		N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
15	156.750	156.750				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
75	156.775	156.775		X		Y	Y	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
16	156.800	156.800				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	N	Y		Y	Y	Y!	Y	N
76	156.825	156.825			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
17	156.850	156.850				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y

Kanalzuordnung aus VO Funk, Anhang 18			Verkehrskreis			Benutzung durch die Vertragsverwaltungen																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff zu Schiff	Schiff zu Hafen	Nav. Info	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	von der Schiffsfunk- stelle	von der Küstenfunk- stelle				U	E	U	Z			N	O	R	O	D	N	O	R	O	S	R
77	156.875	156.875	X			Y	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y
18	156.900	161.500			X	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
78	156.925	161.525			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
19	156.950	161.550			X	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
79	156.975	161.575			X	N	Y!	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y
20	157.000	161.600			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
80	157.025	161.625			X	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
21	157.050	161.650			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
81	157.075	161.675			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
22	157.100	161.700			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
82	157.125	161.725			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
23	157.150	161.750			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
83	157.175	161.775			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
24	157.200	161.800			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N

Kanalzuordnung aus VO Funk, Anhang 18			Verkehrskreis			Benutzung durch die Vertragsverwaltungen																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff zu Schiff	Schiff zu Hafen	Nav. Info	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	von der Schiffsfunk- stelle	von der Küstenfunk- stelle				T	E	U	Z					G	O	R	U	D	N	O	O	R
84	157.225	161.825			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
25	157.250	161.850			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
85	157.275	161.875			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
26	157.300	161.900			X	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
86	157.325	161.925			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
27	157.350	161.950			X	Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
87	157.375	157.375			X	N	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
28	157.400	162.000			X	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
88	157.425	157.425			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	N
AIS 1	161.975	161.975				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y!
AIS 2	162.025	162.025				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y!

**Tabelle 2 Sonderregelungen**

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Land	Sonderregelungen s
	Schiff	Land		
60	156.025	160.625		
01	156.050	160.650		
61	156.075	160.675		
02	156.100	160.700		
62	156.125	160.725		
03	156.150	160.750		
63	156.175	160.775		
04	156.200	160.800		
64	156.225	160.825		
05	156.250	160.850		
65	156.275	160.875		
06	156.300	156.300	D, SUI	Dieser Kanal darf nicht von Rheinkilometer 150 bis 350 benutzt werden.
66	156.325	160.925		
07	156.350	160.950		
67	156.375	156.375	HOL	Dieser Kanal wird für Funkverbindungen vor Ort bei Sicherheitsmaßnahmen in der Nordsee, dem IJsselmeer, der Waddensee und der Ooster- und der Westerschelde benutzt.
08	156.400	156.400	CZE	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Nautische Information benutzt.
68	156.425	156.425		
09	156.450	156.450	-	Dieser Kanal kann auch beim Lotsen, Ankern, Schleppen und bei anderen Vorgängen in der Schifffahrt benutzt werden.
			D, SUI	Dieser Kanal darf nicht von Rheinkilometer 150 bis 350 benutzt werden.
69	156.475	156.475	F	Dieser Kanal darf nicht innerhalb einer Entfernung von 40 km von der Küste oder Flußmündungen verwendet werden

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Land	Sonderregelungen s
	Schiff	Land		
10	156.500	156.500	-	Dieser Kanal ist der erste Kanal für den Verkehrskreis Schiff-Schiff, es sei denn, die zuständige Behörde hat einen anderen Kanal festgelegt.
			BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
70	156.525	156.525	-	Digitaler Selektivruf ist im Binnenschiffahrtfunk nicht zulässig.
			-	Auf Wasserstraßen, die als See- und Binnenwasserstraße definiert sind ist die Verwendung des digitalen Selektivrufs erlaubt. Die Verwendungsgebiete werden durch nationale Bestimmungen festgelegt und im Regionalen Teil des Handbuchs veröffentlicht.
			HOL	Auf den großen Binnenschiffahrtsstraßen (die Waddenzee, das IJsselmeer und die Ooster- und die Westerschelde), die in der Verantwortlichkeit der niederländischen Küstenwachen liegen, gilt: Der digitale Selektivruf ist auf diesen Schifffahrtsstraßen auf freiwilliger Grundlage erlaubt.
11	156.550	156.550		
71	156.575	156.575	F	Dieser Kanal darf nicht innerhalb einer Entfernung von 40 km von der Küste oder Flußmündungen verwendet werden
12	156.600	156.600		
72	156.625	156.625	-	Dieser Kanal kann für Nachrichtenverbindungen privater Art verwendet werden.
			CZE	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
			HOL	In den Niederlanden wird dieser Kanal für Rettungsaktionen und beim Schleppen verwendet und kann auch für Verbindungen sozialer Art verwendet werden.

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Land	Sonderregelungen s
	Schiff	Land		
13	156.650	156.650	AUT, BUL, HNG, HRV, MDA, ROU, SRB, SVK	Kanal wird für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
73	156.675	156.675	AUT, BUL, HNG, HRV, MDA, ROU, SRB, SVK	Kanal wird für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
			BEL	In den Niederlanden wird dieser Kanal von der nationalen Küstenwache für Funkverbindungen während Ölbekämpfungsmaßnahmen in der Nordsee und für Sicherheitsmeldungen für die Nordsee, die Waddensee, das IJsselmeer und die Ooster- und die Westerschelde verwendet.
73	156.675	156.675	HOL	Dieser Kanal wird für Funkverbindungen während Ölbekämpfungsmaßnahmen in der Nordsee verwendet
14	156.700	156.700	-	Nach Zustimmung der zuständigen Behörde darf dieser Kanal nur bei besonderen Gelegenheiten vorübergehend verwendet werden.
			CZE	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Nautische Information benutzt.
74	156.725	156.725		
15	156.750	156.750	-	Die Benutzung dieses Kanals ist nur für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord gestattet, außer auf Kleinfahrzeugen (kleiner als 20 m) im Sinne der Europäischen Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI).
75	156.775	156.775	-	Dieser Kanal wird für den Satelliten-Empfang eines automatischen Schiffsidentifizierungs- und -Überwachungssystems (AIS) verwendet, das weltweit auf See eingesetzt werden kann.
			F	Die Verwendung dieses Kanals ist reserviert für Behörden der Französischen Binnenwasserstraßen, zum Zwecke der Verwaltung und Wartung



Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Land	Sonderregelungen s
	Schiff	Land		
16	156.800	156.800	-	Dieser Kanal darf nur auf Wasserstraßen verwendet werden, die als See- und Binnenwasserstraße definiert sind.
			HNG, SRB	Dieser Kanal darf nur für Not-, Sicherheits- und Anrufverkehr verwendet werden.
			BUL, HRV, MDA, ROU	Dieser Kanal ist der erste Kanal für den Verkehrskreis Schiff-Schiff anstelle Kanal 10; er darf nur für Anrufe verwendet werden.
76	156.825	156.825	-	Dieser Kanal kann auch beim Lotsen, Ankern, Schleppen und bei anderen Vorgängen in der Schifffahrt benutzt werden.
			-	Die Ausgangsleistung muss automatisch auf einen Wert zwischen 0.5 W und 1 W reduziert werden.
			-	Dieser Kanal wird für den Satelliten-Empfang eines automatischen Schiffsidentifizierungs- und -Überwachungssystems (AIS) verwendet, das weltweit auf See eingesetzt werden kann.
17	156.850	156.850	-	Die Benutzung dieses Kanals ist nur für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord gestattet, außer auf Kleinfahrzeugen (kleiner als 20 m) im Sinne der Europäischen Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI).
77	156.875	156.875	-	Dieser Kanal kann für Nachrichtenverbindungen privater Art verwendet werden.
18	156.900	161.500	BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
78	156.925	161.525		
19	156.950	161.550		
79	156.975	161.575	BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Land	Sonderregelungen s
	Schiff	Land		
20	157.000	161.600	BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
80	157.025	161.625	BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
21	157.050	161.650		
81	157.075	161.675		
22	157.100	161.700	BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
82	157.125	161.725	BEL, HOL	Dieser Kanal kann 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.
23	157.150	161.750	BEL	Die Verwendung dieses Kanals ist reserviert für Behörden der Französischen Binnenwasserstraßen, zum Zwecke der Verwaltung und Wartung
			F	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde, „Marina-Kanal“ verwendet.
83	157.175	161.775		
24	157.200	161.800		
84	157.225	161.825		
25	157.250	161.850		
85	157.275	161.875		
26	157.300	161.900	F	Die Verwendung dieses Kanals ist reserviert für Behörden der Französischen Binnenwasserstraßen, zum Zwecke der Verwaltung und Wartung
86	157.325	161.925		

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Land	Sonderregelungen s
	Schiff	Land		
27	157.350	161.950		
87	157.375	157.375	-	Dieser Kanal kann auch beim Lotsen, Ankern, Schleppen und bei anderen Vorgängen in der Schifffahrt benutzt werden.
28	157.400	162.000	F	Die Verwendung dieses Kanals ist reserviert für Behörden der Französischen Binnenwasserstraßen, zum Zwecke der Verwaltung und Wartung
88	157.425	157.425	-	Nach Zustimmung der zuständigen Behörde darf dieser Kanal nur bei besonderen Gelegenheiten vorübergehend verwendet werden.
AIS 1	161.975	161.975	-	Dieser Kanal wird für ein automatisches Schiffsidentifizierungs- und -Überwachungssystem (AIS) verwendet, das weltweit auf See und auf Binnenschifffahrtsstraßen eingesetzt werden kann.
			D, SUI	Von Rheinkilometer 174 bis 350 darf keine feste Funkstelle an einem ausgesetzten Ort installiert werden. Koordinierung mit der Schweiz dem HCM-Verfahren gemäß ist erforderlich.
AIS 2	162.025	162.025	-	Dieser Kanal wird für ein automatisches Schiffsidentifizierungs- und -Überwachungssystem (AIS) verwendet, das weltweit auf See und auf Binnenschifffahrtsstraßen eingesetzt werden kann.
			D, SUI	Von Rheinkilometer 174 bis 350 darf keine feste Funkstelle an einem ausgesetzten Ort installiert werden. Koordinierung mit der Schweiz dem HCM-Verfahren gemäß ist erforderlich.

## ANHANG 3

### BETRIEBLICHE UND TECHNISCHE ANFORDERUNGEN AN DIE FUNKANLAGEN

#### 1. ALLGEMEINES

- a) Die im Binnenschiffahrtfunk betriebene Schiffsfunkstelle kann entweder aus getrennten Funkanlagen für jeden einzelnen Verkehrskreis oder aus Funkanlagen für mehrere dieser Verkehrskreise bestehen.
- b) Zusätzlich kann die Schiffsfunkstelle in der Binnenschiffahrt wie folgt ausgestattet sein: Radar, Inland-AIS-Transponder.
- c) Ein Schiff, das mit einer fest eingebauten UKW-Sprechfunkanlage nach den Bestimmungen dieser Vereinbarung ausgerüstet und deren Betrieb genehmigt ist, darf außerdem tragbare UKW-Funkanlagen für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord verwenden.
- d) Wenn eine Schiffsfunkstelle an mehreren Verkehrskreisen teilnimmt, muss bei verpflichteter ständiger Hörbereitschaft der gleichzeitige Empfang auf allen tatsächlich benutzten Kanälen sichergestellt werden.
- e) Die zeitlich abwechselnde Hörbereitschaft auf zwei Kanälen (Dual watch) ist nicht zulässig.
- f) DSC darf im Binnenschiffahrtfunk nicht benutzt werden.
- g) Die im Binnenschiffahrtfunk auf den in Anhang 2 der Vereinbarung genannten Kanälen betriebenen Funkanlagen müssen den folgenden Normen entsprechen oder für Länder die der EU-Richtlinie 1999/5/EG nachgekommen sind, mindestens dieser Richtlinie entsprechen<sup>2</sup>:
  - EN 300 698-1 hinsichtlich fest eingebauter UKW-Funkanlagen (Kanäle in der Tabelle 1 des Anhangs 2),
  - EN 301 178 hinsichtlich tragbarer UKW-Funkanlagen (Kanäle in der Tabelle 1 des Anhangs 2).

Zusätzlich müssen die Funkanlagen den entsprechenden Teilen der Norm EN 60945, („Navigations- und Funkkommunikationsgeräte und -systeme für die Seeschifffahrt — Allgemeine Anforderungen — Prüfverfahren und geforderte Prüfergebnisse“) genügen.

- h) Um Untersuchungen von Havarien, welche die Sicherheit der Schifffahrt beeinflussen können, zu erleichtern, wäre es zu begrüßen, wenn Geräte zur Aufzeichnung des Sprechfunkverkehrs eingesetzt würden.
- i) Zusätzlich zu den vorstehenden Bestimmungen steht es Verwaltungen, die dies wünschen, frei, innerhalb der Landesgrenzen die Verwendung tragbarer UKW-Handfunkgeräte zu Sicherheitszwecken für die Verkehrskreise Schiff-Schiff, Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde an Bord von Kleinfahrzeugen auf Binnenschiffahrtsstraßen zu gestatten. Verwaltungen,

---

<sup>2</sup> Es wird angenommen, dass Anlagen, die diesen Normen entsprechen, den Anforderungen der Richtlinie 1999/5/EG genügen. Die Normen EN 300 698 und EN 301 178 sind harmonisierte Normen, welche die grundlegenden Anforderungen des Artikels 3.2 der EU-Richtlinie 1999/5/EG erfüllen.

welche die Verwendung solcher Funkgeräte gestatten, sollen hierauf im Regionalen Teil im Anhang des Handbuchs für den Binnenschiffahrtfunk hinweisen.

Verwaltungen, die diese Art der Nutzung gestatten, wird empfohlen, bei ihren Überlegungen die folgenden Aspekte gebührend zu berücksichtigen:

- das tragbare UKW-Handfunkgerät muss einem Schiff zugeordnet sein und darf nur an Bord dieses Schiffes benutzt werden,
- das tragbare UKW-Handfunkgerät muss auf der Genehmigung aufgeführt sein,
- die bedienende Person muss Inhaber eines entsprechenden Funkzeugnisses sein.

## **2. ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN AN FEST EINGebaUTE UKW-SPRECHFUNKANLAGEN**

### **2.1 Sprechaste**

Zum Einschalten des Sendebetriebs ist eine gefederte, nichtsperrende Sprechaste zu betätigen. Dabei kann es sich um einen hand- oder fußbetätigten Schalter handeln.

### **2.2 Antennen**

Die Antennen müssen in der Horizontalebene ein Rundstrahldiagramm aufweisen.

Antennen mit einem Gewinn  $> 1.5$  dB und  $< -3$  dB, bezogen auf einen  $\lambda/2$ -Dipol, sind nicht zugelassen.

Die Antennen müssen frei stehen, d.h. sie sollten in einer Entfernung von mindestens 4 m von allen größeren Metallkörpern, die sie an Höhe überragen, errichtet werden. Der höchste Punkt der Antennen soll nicht mehr als 12 m über der Einsenkungsmarke liegen. Beim Passieren von Brücken soll die Höhe der Antenne so reduziert werden, dass die Polarisation nicht geändert wird.

Durch geeignete Maßnahmen muss eine ausreichende Entkopplung zwischen den Antennen der verschiedenen UKW-Funkanlagen sichergestellt werden.

## **3. ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN AN UKW-HANDSPRECHFUNKGERÄTE AN BORD**

### **3.1 Allgemeines**

Die Verwendung von UKW-Handsprechfunkgeräten ist auf die Kanäle 15 und/oder 17 beschränkt, es sei denn, nationale Verwaltungen haben deren Verwendung als eigenständige oder zusätzliche Anlagen auf Kleinfahrzeugen für alle Verkehrskreise innerhalb ihrer Landesgrenzen nach Absatz 1 – i) dieses Anhangs gestattet.

### **3.2 Batterien**

Die Batterien können ein fester Bestandteil der Funkanlage sein.

Es können Primär- und/oder Sekundärbatterien verwendet werden.

Ist die Anlage mit Sekundärbatterien ausgestattet, dann muss vom Hersteller ein

geeignetes Batterieladegerät empfohlen werden.

### **3.3 Batterieladeeinrichtungen**

Für Batterieladeeinrichtungen, die speziell für das Laden der Batterien der Funkanlage vorgesehen sind, gelten die Vorschriften über die elektromagnetische Verträglichkeit von Geräten (EMV) in den entsprechenden Teilen der Norm EN 60945 oder für Länder, die der Richtlinie 2004/108/EG nachgekommen sind, in dieser Richtlinie.

## **4. SENDELEISTUNGEN DER FUNKANLAGEN**

### **4.1 OP bei mobilen UKW-Sprechfunkanlagen zur Verwendung auf Binnenschiffahrtsstraßen**

Bei mobilen UKW-Sprechfunkanlagen muss die OP auf einen Wert zwischen 0.5 W und 25 W eingestellt sein; es gelten aber folgende Ausnahmen:

- a) In den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Schiff-Hafenbehörde und Funkverkehr an Bord wird die OP 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 Verwaltungen ein Betrieb mit einer reduzierten OP zwischen 0.5 W und 1 W für Schiffe in ihrem Hoheitsgebiet gefordert werden.
- c) Bei den AIS-Kanälen darf die OP 12.5 W nicht übersteigen.

### **4.2 Ausgangsleistung bei UKW-Handsprechfunkgeräten zur Verwendung auf Binnenschiffahrtsstraßen**

Bei UKW-Handsprechfunkgeräten muss die OP auf einen Wert zwischen 0.5 W und 6 W eingestellt sein; es gelten aber folgende Ausnahmen:

- a) In den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Schiff-Hafenbehörde und Funkverkehr an Bord wird die OP 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 Verwaltungen ein Betrieb mit einer reduzierten OP zwischen 0.5 W und 1 W für Schiffe in ihrem Hoheitsgebiet gefordert werden.

## **5. ATIS**

Die Verwaltungen können Funkanlagen für Funkstellen zulassen, bei denen der Empfang des ATIS-Signals im Lautsprecher oder Handapparat durch geeignete technische Maßnahmen unterdrückt werden kann.

## ANHANG 4

### **BESTIMMUNGEN ÜBER DIE BETRIEBSVERFAHREN**

#### **1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

Das allgemeine Sprechfunkbetriebsverfahren für den mobilen Seefunkdienst nach der VO Funk (Artikel 57) muss für Sprechfunkverbindungen und Versuchssendungen des Binnenschiffahrtswalks angewendet werden.

Die einschlägigen Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst sind in dem in der Entschließung Nr. 1 genannten Handbuch für den Binnenschiffahrtswalk enthalten.

#### **2. BESONDERE BESTIMMUNGEN**

##### **2.1 Sprachen**

Bei Verbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Landfunkstellen soll 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 befinden. Bei Verständigungsschwierigkeiten ist die Sprache zu benutzen, die in der betreffenden Schiffahrtspolizeiverordnung angegeben ist.

Falls keine Schiffahrtspolizeiverordnung existiert, kann eine andere geeignete Sprache benutzt werden.

Nach einem Übergangszeitraum, der am 1. Februar 2022 endet, sofern keine Schiffahrtspolizeiverordnung existiert, werden die folgenden Bestimmungen gelten:

- Schiff-Hafenbehörde: Es soll in erster Linie die englische Sprache benutzt werden. Ersatzweise kann die Sprache des Landes benutzt werden, in dem sich die Landfunkstelle befindet.
- Schiff-Schiff: Zu Zwecken der Schiffsführung soll in erster Linie die englische Sprache benutzt werden.

##### **2.2 Inhalt der Meldungen**

In den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde dürfen nur Nachrichten übermittelt werden, die sich ausschließlich auf den Schutz des menschlichen Lebens, die Fahrt und die Sicherheit von Schiffen beziehen; dies gilt nicht für eigens für Nachrichtenverbindungen privater Art bestimmte Schiff-Schiff-Kanäle.

##### **2.3 Empfang von Meldungen**

Schiffsfunkstellen müssen den Empfang einer an sie gerichteten Meldung bestätigen.

Wenn es erforderlich ist, Rufzeichen, dienstliche Abkürzungen, Wörter, Zahlen oder Zeichen zu buchstabieren, ist die Buchstabiertafel in Anhang 14 der VO Funk anzuwenden.

## ANHANG 5

### **BESTIMMUNGEN ÜBER DEN ERWERB, DIE AUSSTELLUNG UND DIE GEGENSEITIGE ANERKENNUNG VON FUNKZEUGNISSEN**

Die Bedienung einer Schiffsfunkstelle des Binnenschiffahrtsfunks darf nur von einer Person wahrgenommen werden, die Inhaber eines gültigen Funkzeugnisses ist.

Die Bedingungen für die Ausstellung eines Funkzeugnisses für den Binnenschiffahrtsfunk lauten wie folgt:

1. In einer in Übereinstimmung mit Empfehlung Nr. 3 durchzuführenden Prüfung muss der Bewerber mindestens die im Folgenden aufgeführten Kenntnisse nachweisen:
  - Vorschriften über den Binnenschiffahrtsfunk; insbesondere die Vorschriften im Handbuch für den Binnenschiffahrtsfunk;
  - Betrieb einer UKW-Funkstelle;
  - Abwicklung des Funkverkehrs, der die Sicherheit der Binnenschiffahrt betrifft;
  - Senden und Empfangen von Meldungen.
2. Das Funkzeugnis ist nach den Bestimmungen der VO Funk Artikel 47 Nummer 47.9 bis 47.17 zu erteilen. Um die Überprüfung der Zeugnisse zu erleichtern, muss der Wortlaut außer in der Landessprache noch in einer anderen Sprache (vorzugsweise Englisch) wiedergegeben sein. Das Zeugnis muss eine Erklärung des Inhabers umfassen, in der dieser sich verpflichtet, das Fernmeldegeheimnis zu wahren.
3. Zur Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung soll ein nach Empfehlung Nr. 3 erteiltes Zeugnis einen Verweis auf diese Empfehlung enthalten.

Die Funkzeugnisse, die aufgrund dieser Bestimmungen oder nach den Bestimmungen des früheren Artikels 55 (VO Funk Ausgabe 1990, Revision 1994) oder des früheren Artikels S47 der VO Funk erteilt wurden, sind von allen Vertragsverwaltungen vorbehaltlos anzuerkennen.



## ANHANG 6

### SCHIFFSIDENTIFIKATIONSDATENBANK

#### 1. ALLGEMEINES

Eine Schiffsidentifikationsdatenbank ist erstellt worden. Sie enthält alle Rufzeichen, amtlichen Schiffsnamen, ATIS-Codes und MMSI der Länder, welche die "Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk" unterzeichnet haben.

Mit Hilfe des Rufzeichens oder des amtlichen Schiffsnamens oder des ATIS-Codes oder der MMSI ist es möglich, zusätzliche Informationen über das betreffende Binnenschiff abzufragen.

In manchen Fällen kann die Verwendung des amtlichen Schiffsnamens zu mehreren Ergebnissen führen, da der amtliche Schiffsname kein eindeutiges Kennzeichen ist.

Die Datenbank und eine Suchmaschine sind auf der eigens hierfür bereitgestellten „Committee RAINWAT“-Website zu finden. Der Webmaster der „Committee RAINWAT“-Website ist für die Aktualisierung und Funktionstüchtigkeit der Datenbank verantwortlich.

#### 2. VERFAHREN

Alle Vertragsverwaltungen übermitteln dem Webmaster innerhalb der ersten 5 Werktage eines jeden Monats ihre aktuelle Datenbank in elektronischer Form. Der Webmaster aktualisiert die Datenbank zwischen dem 6. und 10. Werktag eines jeden Monats. Jede Verwaltung soll dem Webmaster bei Übermittlung seiner Datenbank auch das Aktualisierungsdatum dieser Datenbank mitteilen. Dieses Datum erscheint, indem auf das einschlägige Land auf der Website des „Committee RAINWAT“ geklickt wird.

Das aktuellste Update der Datenbank soll im CSV-Format übermittelt werden, wobei die Daten in folgender Reihenfolge anzuordnen sind: **Rufzeichen, amtlicher Schiffsname, ATIS-Code** und **MMSI**, durch Semikola voneinander getrennt.

Die Datenbank beginnt unmittelbar mit dem ersten Schiff, ohne einen Titel. Liegen keine Daten vor (zum Beispiel keine MMSI) bleibt der entsprechende Wert leer.

Der reibungslose Betrieb dieser Schiffsidentifikationsdatenbank hängt davon ab, dass die Dateien dem Webmaster regelmäßig übermittelt und dass sie regelmäßig aktualisiert werden. Im Falle von Änderungen soll der Webmaster umgehend benachrichtigt werden.

Auf die Schiffsinformationsdatenbank kann nur mittels Benutzernamen und Passwort zugegriffen werden (siehe Anhang 7, Website des „Committee RAINWAT“).

## ANHANG 7

### **GESCHÄFTSORDNUNG**

#### *Revision der Vereinbarung*

Die Vereinbarung kann durch das „Committee RAINWAT“ revidiert werden.

Die Vertragsverwaltungen können Änderungsvorschläge zur Vereinbarung über ein Eingangsdokument beim „Committee RAINWAT“ einreichen.

Die Revision der Vereinbarung tritt nach der endgültigen Genehmigung des Protokolls der Sitzung in Kraft, auf der die vorgeschlagene Revision angenommen wurde.

Die endgültige Genehmigung eines Sitzungsprotokolls erfolgt auf der jeweils nächsten Sitzung des Ausschusses.

#### *Die Ernennung des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden*

Der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende werden nach den Bestimmungen des Artikels 6 gewählt.

Die Wahlen finden während der letzten Sitzung des Ausschusses vor dem Ende des Mandats des Vorsitzenden statt.

Für die Gültigkeitserklärung der Wahlen ist die Mehrheit aller Vertragsverwaltungen erforderlich.

Zu der Wahlsitzung erhalten die Vertragsverwaltungen besondere Einladungen.

Die Wahlen finden am ersten Tag der Wahlsitzung statt. Wenn die Mehrheit der Vertragsverwaltungen nicht anwesend ist, werden die Wahlen auf den zweiten Tag dieser Sitzung verlegt und durch einfache Mehrheit der anwesenden Vertreter der Vertragsverwaltungen gültig. Eine Verwaltung kann eine andere Verwaltung zur Abgabe ihrer Stimme bevollmächtigen.

Wenn die Wahlsitzung keinen neuen Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden wählt, verbleiben der bisherige Vorsitzende und stellvertretende Vorsitzende bis zur nächsten Sitzung des „Committee RAINWAT“ in ihren Ämtern.

#### *Verwaltungsmäßige Abwicklung*

- Die verwaltungsmäßige Abwicklung umfasst:
- die Durchführung des allgemeinen, mit der Vereinbarung zusammenhängenden Schriftverkehrs (Artikel 6);
- den Empfang der Mitteilungen der Vertragsverwaltungen hinsichtlich deren Zustimmung zur Vereinbarung (Artikel 8);
- den Empfang des formellen Beitrittsersuchens einer Verwaltung (Artikel 8);
- den Empfang der durch die betreffenden Vertragsverwaltungen vorgeschlagenen Änderungen (Anhang 7);
- den Empfang der amtlichen Mitteilung von Verwaltungen, welche die Absicht haben, die Vereinbarung zu kündigen (Artikel 9);

- die Übermittlung einer beglaubigten Abschrift der Urschrift der unterzeichneten Vereinbarung an jede Vertragsverwaltung gemäß Artikel 12;
- die Unterrichtung des Generalsekretärs der ITU über den Abschluss und die Bedingungen der Vereinbarung (Artikel 11);
- die Unterrichtung anderer Organisationen über die Vereinbarung (Artikel 11);
- die Funktion als Verwahrer des Archivs der Urschrift der unterzeichneten Vereinbarung.

### *Website des „Committee RAINWAT“*

Zur Unterstützung des „Committee RAINWAT“ bei seinen Aktivitäten, zur Bereitstellung von Informationen für die Verkehrszentralen sowie zu Zwecken der öffentlichen Konsultation ist eine Website eingerichtet worden. Die Website enthält die Schiffsidentifikationsdatenbank entsprechend den Vorgaben in Anhang 6 der Vereinbarung, den Wortlaut der Vereinbarung in den offiziellen Sprachen des Ausschusses sowie das Archiv der Sitzungen des Ausschusses.

Die Website wird auf freiwilliger Grundlage von einer Vertragsverwaltung betrieben. Zurzeit wird die Website des Committee RAINWAT von der belgischen Verwaltung unter folgender Adresse betrieben: <http://www.rainwat.bipt.be>.

Falls die Vertragsverwaltung, die die Website betreibt, erklärt, nicht mehr im Stande zu sein, die Website zu betreiben, wird ein Zeitraum von mindestens sechs Monaten benötigt, um die neueste Fassung der Website einer anderen Verwaltung zu übertragen. Dieser sechsmonatige Zeitraum beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem eine Vertragsverwaltung erklärt, dass sie bereit ist, die Website zu betreiben.

Die Website stellt Informationen auf verschiedenen Ebenen bereit:

1. für die Öffentlichkeit: Die Vereinbarung selbst und die Links zu den Vertragsverwaltungen. Bei Änderungen der Vereinbarung veröffentlicht der Ausschuss die neuen Fassungen auf der Website. Soweit dies erforderlich ist, wird die Website angepasst.
2. Konsultation der Schiffsidentifikationsdatenbanken: Die Vertragsverwaltungen übermitteln einmal monatlich eine aktualisierte Fassung ihrer Schiffsidentifikationsdatenbank. Stellen, die mit der Überprüfung von Schiffsfunkstellen betraut sind, und Verkehrszentralen erhalten Zugriff zum Zwecke der Konsultation von Daten (auf nationaler Ebene). Der Webmaster befasst sich mit dem E-Mailverkehr, der Vorbereitung dieser Datenbanken und deren Einpflegung in die Website. Der Webmaster erstellt außerdem eine globale Datenbank mit sämtlichen ATIS-Codes aller Vertragsverwaltungen. Das Datum der letzten Aktualisierung auf der Website wird angepasst und die globale Datenbank wird den Verwaltungen übermittelt, die hierum gebeten haben.
3. interne Dokumente: Auf jeder Sitzung berichtet die Verwaltung, welche die Website bereitstellt, über den Stand der Dinge hinsichtlich der Dateneingabe in die Schiffsidentifikationsdatenbank und stellt die aktualisierten Kontaktdaten und andere nützliche Information (z. B. Zeugnisse, Genehmigungen usw.) zur Verfügung;
4. Informationen über Funkverbindungen für Kapitäne und Frequenzverwalter.

Der Webmaster stellt sicher, dass die Kontaktdaten der Vertragsverwaltungen und die ATIS-Ansprechstellen auf der Website auf dem neuesten Stand bleiben. Sämtliche Beiträge, Informationsdokumente und Arbeitsunterlagen werden auf der Website veröffentlicht.

Die Benutzernamen und Passwörter werden jährlich geändert. Alle anderen Vertragsverwaltungen werden hierüber vom Webmaster informiert.

## ENTSCHLIESSUNG NR. 1

### HANDBUCH FÜR DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

Das „Committee RAINWAT“ Bucuresti, 18.04.2012.

***in Anbetracht dessen,***

dass es äußerst wichtig ist, wenn die Teilnehmer am Binnenschiffahrtfunk über ein Handbuch für diesen Dienst verfügen, das auf dem neuesten Stand ist,

***beschließt,***

- dass die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) und die Donaukommission (DK) ein Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk nach einem einheitlichen Modell erarbeiten und veröffentlichen;
- dass die zuständigen Behörden der ZKR und der DK die erforderlichen Beiträge und Ergänzungen zu dem Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk so schnell wie möglich zuleiten;
- dass die Verwaltungen das Nötige veranlassen sollen, damit das Handbuch auf Schiffen mitgeführt wird;
- dass die Vertragsverwaltungen ergänzende Angaben zum Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk in geeigneter Form veröffentlichen.

## **ENTSCHLIESSUNG NR. 2**

### **GEGENSEITIGE ANERKENNUNG DER TYPENZULASSUNGEN ODER ANERKENNUNGEN IM RAHMEN DER RICHTLINIE 99/5/EG ÜBER FUNKANLAGEN UND TELEKOMMUNIKATIONSENDEINRICHTUNGEN, DIE GEGENSTAND DIESER VEREINBARUNG SIND**

Das „Committee RAINWAT“ Bucuresti, 18.04.2012.

#### ***in Anbetracht dessen,***

- dass die Binnenschifffahrtsstraßen von Schiffen der Vertragsverwaltungen befahren werden, die normalerweise mit Funkanlagen ausgerüstet sind, die den technischen Anforderungen dieser Vereinbarung entsprechen;
- dass es einen Vorteil bedeuten würde, wenn die entsprechenden Zulassungen oder Anerkennungen nach der Richtlinie 99/5/EG eines Landes auch von anderen Vertragsverwaltungen anerkannt werden;
- dass es sinnvoll erscheint, die Funkanlagen an Bord zu belassen, wenn ein Schiff in einem anderen Land registriert wird,

#### ***beschließt,***

dass die Verwaltungen ihre zugelassenen oder anerkannten Typen von Funkanlagen gegenseitig anerkennen, wenn die betrieblichen und technischen Merkmale der betreffenden Funkanlage dieser Vereinbarung oder diesbezüglichen international gültigen Normen entsprechen.

## **EMPFEHLUNG NR. 1**

### **REDUZIERUNG DER NATIONALEN AUSNAHMEN**

Das „Committee RAINWAT“ Bucuresti, 18.04.2012.

#### ***in Anbetracht dessen,***

- a) dass durch die Vereinbarung eine Vereinheitlichung der Abwicklung des Binnenschiffahrtswalks erreicht werden soll;
- b) dass für verschiedene nationale Ausnahmen eine bestimmte Frist nicht praktikabel ist;
- c) dass die nationalen Ausnahmen zu gegebener Zeit reduziert werden sollen, um die harmonisierte Verwendung des Binnenschiffahrtswalks auf allen Binnenschiffahrtsstraßen zu erreichen,

#### ***in Kenntnis dessen,***

- a) dass sich die Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtswalk auf Bereiche von Binnenschiffahrtsstraßen bezieht, in denen sich dieser Funkdienst unterschiedlich entwickelt hat;
- b) dass dies zu einer Regionalen Vereinbarung mit vielen Kompromisslösungen und nationalen Ausnahmen führt,

#### ***empfiehlt,***

1. dass die Vertragsverwaltungen alle Anstrengungen unternehmen sollen, um ihre nationalen Bestimmungen unter Berücksichtigung der grundlegenden Bestimmungen der Regionalen Vereinbarung zu ändern und ihre nationalen Ausnahmen soweit wie möglich zu reduzieren;
2. dass die Vertragsverwaltungen die Aufhebung nationaler Ausnahmen dem „Committee RAINWAT“ mitteilen, das dann nach den Bestimmungen des Anhang 7 dieser Vereinbarung vorgeht.

## **EMPFEHLUNG NR. 2**

### **SCHIFFSINFORMATIONSDATENBANK FÜR ATIS-CODES UND MMSI**

Das „Committee RAINWAT“ Bucuresti, 18.04.2012.

#### ***in Anbetracht dessen,***

- a) dass zum Zweck der Prüfung an Ort und Stelle die Identifizierung durch ATIS oder MMSI nicht ausreichende Angaben (z.B. Schiffsnamen) liefert, so dass eine dringend erforderliche Prüfung an Ort und Stelle nicht rechtzeitig stattfinden kann;
- b) dass die Vertragsverwaltungen Ansprechstellen benennen müssen, welche die erforderlichen zusätzlichen Angaben über die Schiffsfunkstellen liefern können;
- c) dass in der Liste der Schiffsfunkstellen der ITU, auf die auch über das Internet/MARS-System zugegriffen werden kann, nur Funkstellen des mobilen Seefunkdienstes aufgeführt sind,

#### ***in Kenntnis dessen,***

- a) dass die Regionale Vereinbarung verbindliche Vorschriften für die Identifizierung von Funkaussendungen durch die Verwendung von ATIS enthält;
- b) dass der Grund für die Einführung dieses Systems ist, die Möglichkeit der automatischen Identifizierung jeder Aussendung einer Schiffsfunkstelle zu schaffen;
- a. dass bei diesem Identifizierungssystem in den meisten Fällen eine direkte Umwandlung des Codes in das Rufzeichen eines Schiffes erfolgt;
- d) dass es in einigen Fällen nicht möglich ist, ein Rufzeichen direkt in den entsprechenden ATIS-Code oder MMSI umzuwandeln,

#### ***empfiehlt,***

- 1. dass die Vertragsverwaltungen Informationen über die Binnenschiffe, für die die Regionale Vereinbarung gilt, zur Verfügung stellen und den Austausch der Informationen erleichtern sollten;
- 2. dass die Vertragsverwaltungen den Aufbau einer gemeinsamen Online-Datenbank für Binnenschiffsdaten unterstützen sollten, die auch Angaben über Schiffsnamen, ATIS-Codes und MMSI Code enthalten soll.

(Anlage 6 enthält weitere Auskünfte über die Schiffsinformationsdatenbank).

### **EMPFEHLUNG NR. 3**

## **ÜBER DEN HARMONISIERTEN EXAMENSSTOFF FÜR DAS FUNKZEUGNIS FÜR DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK**

Das "Committee RAINWAT", Bucuresti, 18.04.2012.

### ***in Anbetracht dessen,***

- a) dass das für die Binnenschifffahrt bestimmte Funkzeugnis in Zusammenhang mit der Regionalen Vereinbarung steht und den Bestimmungen der ITU VO Funk, und anderen nationalen und internationalen Vorschriften unterworfen ist;
- b) dass die grundsätzlichen Anforderungen bezüglich des Inhalts des Funkzeugnisses im Anhang 5 der Regionalen Vereinbarung festgelegt sind;
- c) dass es wünschenswert ist, für das Personal der Schiffsfunkstellen gemeinsame Befähigungsstandards festzulegen, um die gegenseitige Anerkennung von Funkzeugnissen zu erleichtern;
- d) dass die Verwaltungen dafür verantwortlich sind, die von Ihnen für notwendig erachteten Maßnahmen zu treffen, um die betrieblichen und technischen Fähigkeiten einer Person, die sich um ein für den Binnenschifffahrtfunk bewirbt, zu überprüfen;

### ***empfiehlt***

1. dass die Verwaltungen den Bewerbern, welche die auf dem im Anhang zu dieser Empfehlung beschriebenen Anforderungen die Prüfung bestanden haben, ein Funkzeugnis für den Binnenschifffahrtfunk ausstellen.



## **ANHANG ZUR EMPFEHLUNG NR. 3**

### HARMONISIRTER EXAMENSSTOFF FÜR DAS FUNKZEUGNIS FÜR DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

**Die Prüfung soll aus theoretischen und praktischen Tests bestehen und wenigstens Folgendes umfassen:**

#### A. ALLGEMEINE KENNTNISSE ÜBER DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

1. Verkehrskreise;

- Schiff-Schiff;
- Nautische Information;
- Schiff-Hafenbehörde;
- Funkverkehr an Bord;

2. Arten von Funkverkehr

- Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr;
- Routineverkehr;
- DSC.

3. Arten von Funkstellen

- Schiffsfunkstellen;
- Landfunkstellen;
- Handsprechfunkgeräte.

4. Grundkenntnisse über Frequenzen und Frequenzbänder :

- die Begriffe Frequenz und Funkkanäle; Simplex, Semi-Duplex und Duplex;
- Wellenausbreitung bei UKW-Frequenzen.

5. Grundkenntnisse über den Zweck und die Bildung des ATIS-Codes und dessen Beziehung zu dem Rufzeichen

6. Zuweisung der Kanäle

- Kanalregelung für UKW-Sprechfunk;
- Zwei-Kanal-Überwachung (Dual watch);
- Begrenzung der Sendeleistung.

7. Grundkenntnisse über bestehende Regelungen und Veröffentlichungen

- Verantwortlichkeit für die Benutzung von Funkanlagen;
- Fernmeldegeheimnis;
- Mitzuführende Dokumente;
- Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk;
- nationale und internationale Regelungen und Vereinbarungen, die für den Funkdienst gelten;
- sonstige nationale Veröffentlichungen.

## B. PRAKTISCHE KENNTNISSE UND DIE FÄHIGKEIT, DIE GRUNDGERÄTE EINER SCHIFFSFUNKSTELLE ZU BEDIENEN

### 1. Funkanlagen

- Grundeinstellung;
- Auswahl der Kanäle;
- Leistung einstellen;
- sonstige Einstellungen;
- Störungen;
- Wartung.

### 2. Antennen

- Arten;
- Aufstellung;
- Installation;
- Antennenanschlüsse und -zuleitungen;
- Wartung.

### 3. Stromversorgung

- verschiedene Arten der Stromversorgungen;
- Merkmale;
- Batterien aufladen;
- Wartung.

## C. EINGEHENDE KENNTNISSE ÜBER DIE VERKEHRSABWICKLUNG

### Verkehrsabwicklung

- Reihenfolge der Prioritäten;
- Not;
- Dringlichkeit;
- Sicherheit;
- Routine;
- verschiedene Verfahren, um eine Funkstelle über Sprechfunk anzurufen;
- Empfangsbestätigung einer Meldung;
- Sonderverfahren für Anrufe;
- Zu benutzende Redewendungen und internationale Buchstabiertafel, wie im Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk angegeben (CCNR/DC).