

The background of the document is a photograph of a canal. In the center, a blue and white barge is moving away from the viewer. The canal is bordered by lush green trees on both sides. In the background, a tall, brick church tower with a pointed roof is visible against a bright sky.

**Regionale Vereinbarung**

**über den**

**Binnenschifffahrtfunk**

**Basel , den 6. April 2000**

5. Neufassung 18 / 09 / 2007

**REGIONALE VEREINBARUNG ÜBER DEN  
BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK**

**INHALTSVERZEICHNIS**

PRÄAMBEL .....	<u>Seite</u> 4
----------------	-------------------

**Kapitel I**

**Terminologie**

Artikel 1	Begriffsbestimmungen .....	5
-----------	----------------------------	---

**Kapitel II**

**Allgemeine Bestimmungen über den Betrieb des  
Binnenschiffahrtsfunks**

Artikel 2	Verwaltungsbestimmungen für Schiffsfunkstellen.....	7
Artikel 3	Frequenzbenutzung .....	7
Artikel 4	Betriebliche und technische Anforderungen an die Funkanlagen an Bord von Schiffen ..	7
Artikel 5	Betriebsverfahren .....	7

**Kapitel III**

**Anwendung der Vereinbarung**

Artikel 6	Geschäftsführung und Zustimmung zur Vereinbarung .....	8
Artikel 7	Durchführung der Vereinbarung .....	8
Artikel 8	Beitritt zu der Vereinbarung .....	8
Artikel 9	Revision der Vereinbarung.....	8
Artikel 10	Modifikation der Anhänge .....	9
Artikel 11	Kündigung der Vereinbarung .....	9
Artikel 12	Koordinierung von Frequenzuteilungen .....	9
Artikel 13	Notifikation dieser Vereinbarung bei der ITU .....	9

## Kapitel IV Schlussbestimmungen

Artikel 14	Inkrafttreten .....	10
<b>VERTRAGSVERWALTUNGEN .....</b>		<b>11</b>
Anhang 1	Verwaltungsbestimmungen für Schiffsfunkstellen .....	13
Anhang 2	Tabellen der Kanäle, Sendefrequenzen, äquivalente Strahlungsleistung (ERP), Ausgangsleistung (OP) und Verkehrskreise für den Binnenschiffahrtfunk .....	15
Anhang 3	Betriebliche und technische Anforderungen an die Funkanlagen .....	21
Anhang 4	Bestimmungen über die Betriebsverfahren .....	24
Anhang 5	Bestimmungen über den Erwerb, die Ausstellung und die gegenseitige Anerkennung von Funkzeugnissen für die Bedienung von Schiffsfunkstellen .....	25
Anhang 6	SchiffsInformationsdatenbank.....	26
Entschließung Nr. 1:	Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk .....	28
Entschließung Nr. 2:	Gegenseitige Anerkennung der Typenzulassungen von Funkanlagen, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind oder Anerkennung dieser Anlagen im Rahmen der Richtlinie 99/5/EG über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen .....	29
Empfehlung Nr. 1:	Reduzierung der nationalen Ausnahmen (Fußnoten) .....	30
Empfehlung Nr. 2:	Genehmigung für das Errichten und Betreiben von Schiffsfunkstellen .....	31
Empfehlung Nr. 3:	Schiffsinformationsdatenbank für ATIS-Codes .....	32
Empfehlung Nr. 4:	Über den harmonisierten Examenstoff für das Funkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk: .....	33

### NEUFASSUNGEN VON DER VEREINBARUNG

1. Neufassung: 16/05/2002
2. Neufassung: 16/11/2003
3. Neufassung: 20/09/2005
4. Neufassung: 25/06/2007
5. Neufassung: 18/09/2007

# **REGIONALE VEREINBARUNG ÜBER DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK**

getroffen in Basel zwischen den Verwaltungen folgender Länder:

Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Kroatien, Frankreich, Ungarn, Luxemburg, Moldau, die Niederlande, Polen, Rumänien, die Russische Föderation, die Slowakische Republik, die Schweiz, die Tschechische Republik, Ukraine und die Bundesrepublik Jugoslawien.

-----

## **PRÄAMBEL**

Die Delegierten der Verwaltungen der vorstehend genannten Länder, deren Unterschriften folgen - gewillt, gemeinsame Sicherheitsgrundsätze und -regeln für Personen und Güter auf Binnenschifffahrtsstraßen anzuwenden, in der Erwägung, dass die Harmonisierung des Funkdienstes dazu beiträgt, die Sicherheit in der Binnenschiffahrt, insbesondere bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, zu verbessern - sind in Basel zu einer Regionalen Konferenz zusammengekommen und haben vorbehaltlich der Zustimmung zu dieser Vereinbarung durch ihre Verwaltungen in Übereinstimmung mit Artikel S6 der Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationale Fernmeldeunion (UIT) die folgenden Bestimmungen über den Binnenschiffahrtfunk in Europa in gegenseitigem Einvernehmen angenommen:

## 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.

#### **Binnenschiffahrtfunk**

Internationaler mobiler VHF- und UHF-Sprechfunkdienst auf Binnenschiffahrtstraßen.

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

Der Binnenschiffahrtfunk umfasst fünf Verkehrskreise:

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

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

Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen.

#### **Verkehrskreis Nautische Information**

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

#### **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.

#### **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.

### **Verkehrskreis Öffentlicher Nachrichtenaustausch**

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

### **Schiffsfunkstelle**

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

### **Vertragsverwaltungen**

Vertragsverwaltungen sind

- Verwaltungen der Länder, die die Vereinbarung unterzeichnet und ihr zugestimmt haben (Artikel 6),
- Verwaltungen der Länder, die der Vereinbarung beigetreten sind und ihr zugestimmt haben (Artikel 8).

## **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 zu benutzenden VHF-Frequenzen sind dem Anhang S18 der Vollzugsordnung für den Funkdienst entnommen und gemäß diesem Anhang nummeriert.

Die zu benutzenden UHF-Frequenzen sind der Nummer S5.287 der Vollzugsordnung für den Funkdienst entnommen.

Die Kanäle, die Sendefrequenzen, die äquivalente Strahlungsleistung (ERP) oder die Ausgangsleistung (OP) der Funkanlagen und die Verkehrskreise sind in Anhang 2 aufgeführt.

#### **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**

###### *Geschäftsführung und Zustimmung zur Vereinbarung*

Die belgische Verwaltung wird mit der Durchführung des mit der Vereinbarung zusammenhängenden Schriftverkehrs betraut.

Die Vertragsverwaltungen haben der belgischen Verwaltung so bald wie möglich ihre Zustimmung zur Vereinbarung mitzuteilen.

Die belgische Verwaltung unterrichtet umgehend hierüber die übrigen Vertragsverwaltungen.

##### **Artikel 7**

###### *Durchführung der Vereinbarung*

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

Mit Ausnahme der Verkehrskreise Schiff-Schiff und Funkverkehr an Bord ist die Bereitstellung der übrigen Verkehrskreise den Vertragsverwaltungen freigestellt.

##### **Artikel 8**

###### *Beitritt zu der Vereinbarung*

Jede Verwaltung, die nicht die Vereinbarung unterzeichnet hat, kann jederzeit der belgischen Verwaltung eine Beitrittserklärung und ihre Zustimmung zur Vereinbarung übermitteln. Die belgische Verwaltung unterrichtet hierüber umgehend die anderen Verwaltungen. Der Beitritt zu der Vereinbarung hat ohne Vorbehalte zu erfolgen und gilt für die Vereinbarung in ihrer Fassung zum Zeitpunkt des Beitritts.

Der Beitritt zu der Vereinbarung und die Zustimmung werden an dem Tag wirksam, an dem die Beitrittsurkunde und die Zustimmung bei der belgischen Verwaltung eingehen.

##### **Artikel 9**

###### *Revision der Vereinbarung*

---

Die Vereinbarung kann nur von einer Konferenz der Vertragsverwaltungen geändert werden. Diese Konferenz wird auf entsprechenden, an die belgische Verwaltung zu richtenden Vorschlag von mindestens zwei Vertragsverwaltungen einberufen.

## **Artikel 10**

### *Modifikation der Anhänge*

Die Vertragsverwaltungen können Änderungswünsche zu den Anhängen der Vereinbarung bei der belgischen Verwaltung einreichen. Solche Vorschläge müssen einen Terminplan für die Einführung der vorgeschlagenen Änderungen enthalten. Die belgische Verwaltung unterrichtet die anderen Vertragsverwaltungen von diesem Vorschlag innerhalb von 60 Tagen. Alle Vertragsverwaltungen sollen schriftlich innerhalb von sechs Monaten zu diesen Änderungswünschen Stellung nehmen. Haben sich Vertragsverwaltungen innerhalb dieser sechs Monate nicht geäußert, wird dies als stillschweigende Zustimmung angesehen. Die belgische Verwaltung unterrichtet innerhalb von 30 Tagen nach Ablauf dieser Frist die anderen Vertragsverwaltungen von der angenommenen Änderung.

## **Artikel 11**

### *Kündigung der Vereinbarung*

Jede Vertragsverwaltung hat jederzeit das Recht, die Vereinbarung durch eine an die belgische Verwaltung zu richtende Notifikation zu kündigen; diese unterrichtet dann die anderen Vertragsverwaltungen. Die Kündigung wird nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten wirksam, vom Tage des Eingangs der Notifikation bei der belgischen Verwaltung an gerechnet.

## **Artikel 12**

### *Koordinierung von Frequenzuteilungen*

Frequenzuteilungen und ihre Koordinierung haben so weit wie möglich in Übereinstimmung mit der "Vereinbarung zwischen den Fernmeldeverwaltungen über die Koordinierung von Frequenzen zwischen 29,7 MHz und 960 MHz für den Festen Funkdienst und den Beweglichen Landfunkdienst, Wien, 1993" in der jeweils geltenden Fassung oder bei den Ländern, die nicht Vertragsparteien der vorgenannten Koordinierungsvereinbarung sind, so weit wie möglich in Übereinstimmung mit der Empfehlung T/R 25-08 der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post und Telekommunikation (CEPT) oder durch bi- oder multilaterale Vereinbarungen zu erfolgen.

### **Artikel 13**

#### *Notifikation dieser Vereinbarung bei der ITU*

In Übereinstimmung mit Artikel S6 der Vollzugsordnung für den Funkdienst notifiziert die belgische Verwaltung dem Generalsekretär der ITU den Abschluss und den Wortlaut dieser Vereinbarung und übermittelt Angaben über

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

## KAPITEL IV

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 14

##### *Inkrafttreten*

Diese Vereinbarung tritt am 1. August 2000 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (Brüssel, 25. Januar 1996) außer Kraft.

**ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Delegierten der Verwaltungen der obengenannten Länder diese Vereinbarung im Namen ihrer Verwaltungen 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 der belgischen Verwaltung hinterlegt und verwahrt; eine beglaubigte Abschrift in jeder Sprache wird jeder Vertragsverwaltung übermittelt.**

**GESCHEHEN zu Basel, am 6. April 2000**

VERTRAGSVERWALTUNGEN

	Name	Unterzeichnung
Für die deutsche Verwaltung:		OK
Für die österreichische Verwaltung:		OK
Für die belgische Verwaltung:		OK
Für die bulgarische Verwaltung:	Unterzeichnet an 16/05/2002 Doc PT/Rainwat (02)11 Bucarest 10/06/2002	OK
Für die kroatische Verwaltung:		OK
Für die französische Verwaltung:		OK
Für die ungarische Verwaltung:		OK
Für die luxemburgische Verwaltung:		OK
Für die moldauische Verwaltung:		OK

	Name	Unterzeichnung
Für die niederländische Verwaltung:		OK
Für die polnische Verwaltung:		OK
Für die rumänische Verwaltung:		OK
Für die Verwaltung der Russischen Föderation:		
Für die Verwaltung der slowakischen Republik:		OK
Für die schweizerische Verwaltung:		OK
Für die Verwaltung der Tschechischen Republik:		OK
Für die ukrainische Verwaltung:		
Für die Verwaltung der Bundesrepublik Jugoslawien:		OK

## ANHANG 1

### VERWALTUNGSBESTIMMUNGEN FÜR SCHIFFSFUNKSTELLEN

#### 1. ALLGEMEINES

##### 1.1 Genehmigungen für das Errichten und Betreiben von Schiffsfunkstellen

Für das Errichten und Betreiben einer Schiffsfunkstelle muss man eine Genehmigung für Schiffsfunkstelle besitzen. Die Genehmigungsurkunde muss von der zuständigen Behörde des Landes ausgestellt sein, in dem das Schiff registriert ist.

Diese Genehmigungsurkunde muss sich ständig an Bord des Schiffes befinden und jedem Vertreter der zuständigen Behörde vorgelegt werden.

##### 1.2 Zeugnisse des Bedienungspersonals

Die Bedienung einer Schiffsfunkstelle muss von einer Person ausgeführt oder beaufsichtigt 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 Zeugnisse, die nach den Bestimmungen des früheren Artikels 55 oder des Artikels S47 der VO Funk erteilt wurden, berechtigen den Inhaber ebenfalls zum Bedienen einer Schiffsfunkstelle.

##### 1.3 Überprüfung der Schiffsfunkstelle

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.

Im Falle einer Überprüfung hat die zuständige Behörde eine Prüfbescheinigung auszustellen, sofern die Genehmigungsurkunde diese Bescheinigung nicht ersetzt. Diese Prüfbescheinigung – falls vorhanden – hat an Bord ständig verfügbar zu sein und ist auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

Die zuständigen Verwaltungen der Länder, in denen sich ein Schiff vorübergehend befindet, 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 Sprechfunkzeugnis 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. RUFZEICHEN DER SCHIFFSFUNKSTELLEN**

- 2.1** Jede am Binnenschiffahrtfunk teilnehmende Schiffsfunkstelle muss ein Rufzeichen haben. Die Rufzeichen der Schiffe werden nach den Bestimmungen des Artikels S19 der Vollzugsordnung für den Funkdienst gebildet.
- 2.2** Die am Mobilien Seefunkdienst teilnehmenden Seefunkstellen verwenden ihr bereits zuge-  
teiltes Rufzeichen auch für den Binnenschiffahrtfunk.
- 2.3** In den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde ist der  
amtliche Name des Schiffes zu verwenden.
- 2.4** Für tragbare Funkgeräte, die für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord verwendet werden,  
ist ebenfalls ein Rufzeichen zuzuteilen. Die Verwendung dieses Rufzeichens erfolgt auf frei-  
williger Grundlage.

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

Kanal	Besondere Fussnoten	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff-Schiff	Schiff-Hafen-behörde	Nautische Information
		Schiffsfunk-stelle	Ortsfeste Funkstelle			
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) r) k) u)	156,625	156,625	X		
13	f)	156,650	156,650	X		
73	f) g)	156,675	156,675			X

Kanal	Besondere Fussnoten	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff-Schiff	Schiff-Hafen-behörde	Nautische Information
		Schiffsfunk-stelle	Ortsfeste Funkstelle			
14	q)	156,700	156,700		X	
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 Binnenschiffahrtfunk 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, Ankern, 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 Binnenschiffahrtsstraßen 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) Der digitaler Selektivruf ist nicht erlaubt auf den Binnenschiffahrtsstraßen, außer auf den großen Binnenschiffahrtsstraßen der Niederlande (die Waddenzee, das IJsselmeer und die Ooster- und die Westerschelde), die in der Verantwortlichkeit der niederländischen Küstenwachen liegen. Der digitaler Selektivruf ist auf diesen Schiffahrtsstraßen auf freiwilliger Grundlage erlaubt.
- t) Auf Wasserstraßen, die gemeinsam von der Seeschifffahrt und der Binnenschifffahrt benutzt werden ist die Verwendung des digitale 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, 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.

### ANHANG 3

#### BETRIEBLICHE UND TECHNISCHE ANFORDERUNGEN AN DIE FUNKANLAGEN ( siehe auch die Anmerkung in Abschnitt 6. )

##### 1. Allgemeines

- a) Die im Binnenschiffahrtfunk betriebene Schiffsfunkstelle kann entweder aus getrennten Funkanlagen für jeden einzelnen der nachstehend genannten Verkehrskreise oder aus Funkanlagen für mehrere dieser Verkehrskreise bestehen:
  - Schiff-Schiff,
  - Nautische Information,
  - Schiff-Hafenbehörde,
  - Funkverkehr an Bord,
  - Öffentlicher Nachrichtenaustausch (Verkehrskreis auf freiwilliger Grundlage).
- b) Ein Schiff, das mit einer fest eingebauten VHF-Funkanlage nach den Bestimmungen dieser Vereinbarung ausgerüstet und deren Betrieb genehmigt ist, darf außerdem tragbare VHF-/UHF-Funkanlagen für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord verwenden. Anhang 2 enthält Angaben über die Verwendung der UHF-Funkanlagen.
- c) Auf Kleinfahrzeugen im Sinne der Europäischen Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI) ist die Benutzung des Verkehrskreises Funkverkehr an Bord nicht gestattet.
- d) Wenn eine Schiffsfunkstelle an mehreren Verkehrskreisen teilnimmt, muss bei vorgeschriebener 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 und muss außer Betrieb gesetzt werden.<sup>1)</sup>
- f) Digitaler Selektivruf ist im Binnenschiffahrtfunk nicht zulässig (siehe auch Fußnote t) der Tabelle 1 des Anhangs 2).
- g) Die im Binnenschiffahrtfunk auf den in Anhang 2 der Vereinbarung genannten Kanälen betriebenen Funkanlagen müssen folgenden Normen entsprechen oder für Länder die der EU-Richtlinie 1999/5/EG nachgekommen sind, dieser Richtlinie entsprechen<sup>2)</sup>:
  - ETS 300 698 hinsichtlich fest eingebaute VHF-Funkanlagen (Kanäle in der Tabelle 1 des Anhangs 2),
  - EN 301 178 hinsichtlich tragbare VHF-Funkanlagen (Kanäle in der Tabelle 1 des Anhangs 2),
  -

---

1) Das gilt nicht für folgende Länder: Österreich, Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Moldau, Rumänien, die Russische Föderation, die Slowakische Republik, die Ukraine und die Bundesrepublik Jugoslawien.

2) Ausrüstung, die diesen Normen entspricht, wird geachtet, der Richtlinie 1999/5/EG zu entsprechen

- ETS 300 720 hinsichtlich tragbare UHF-Funkanlagen (Frequenzen in der Tabelle 2 des Anhangs 2).

Zusätzlich müssen die Funkanlagen den entsprechenden Teilen der Norm EN 60945, genannt "Navigationsgeräte - für die Seeschifffahrt. Allgemeine Anforderungen - Prüfverfahren und geforderte Prüfergebnisse" genügen.

- h) Um Untersuchungen von Havarien, die die Sicherheit der Schifffahrt beeinflussen können, zu erleichtern, wäre es zu begrüßen, wenn Geräte zur Aufzeichnung des Sprechfunkverkehrs eingesetzt würden.
- i) Zusätzlich zu den alten Regelungen dürfen die Verwaltungen, die es wünschen, die Benutzung der tragbaren VHF-Funktelefone erlauben für die Dienstkategorie Schiff-Schiff, nautische Information und Schiff- Hafenbehörden an Bord der Freizeitboote auf den Binnenschifffahrtsstraßen.

Wenn man diese Benutzungsart erlaubt, werden den Verwaltungen empfohlen, die folgenden Aspekte in ihren Betrachtungen zu berücksichtigen:

- das Versorgungsgebiet der eigenständigen tragbaren VHF-Funktelefon;
- die Eigenschaften der Antenne der Funkanlage;
- die (begrenzte) Batteriekapazität;
- und wie man jeden möglichen Missbrauch des eigenständigen tragbaren VHF-Funktelefons vermeiden kann, zum Beispiel, indem man die ERP auf 2.0 W begrenzt.

## **2. Zusätzliche Anforderungen an fest eingebaute VHF-Funkanlagen**

### **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  $> 1,5$  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 wenigstens 4 m von allen größeren Metallkörpern, die sie an Höhe überragen, errichtet werden. Der höchste Punkt der Antennen sollte nicht mehr als 12 m über der Einsenkungsmarke liegen.

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

### **3. Zusätzliche Anforderungen an tragbare VHF-Funkanlagen**

#### **3.1 Allgemeines**

Die Verwendung tragbarer VHF-Funkanlagen ist auf die Kanäle 15 und/oder 17 beschränkt. Nur in den Niederlanden und in der Schweiz dürfen auf Sportbooten tragbare VHF-Funkanlagen für alle Verkehrskreise auf den in diesen Ländern dafür vorgesehenen Kanälen verwendet werden.

#### **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 EU-Richtlinie 89/336/EWG nachgekommen sind, in dieser Richtlinie.

### **4. Zusätzliche Anforderungen an tragbare UHF-Funkanlagen**

#### **4.1 Äquivalente Strahlungsleistung (ERP) des Senders**

Die ERP muss auf einen Wert zwischen 0,2 W und 2 W eingestellt sein.

### **5. Automatisches Sender Identifizierungs System (ATIS)**

ATIS ist für alle festen und tragbaren Funkanlagen vorgeschrieben und hat den technischen Anforderungen der Anlage B der Norm ETS 300 698 zu entsprechen.

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.

### **6. Anmerkung**

In einigen Ländern werden Funkanlagen verwendet, die den betrieblichen und technischen Vorschriften dieses Anhangs nicht in allen Punkten entsprechen. Bei diesen Ländern handelt es sich um: Österreich, Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Moldau, Rumänien, die Russische

Föderation, die Slowakische Republik, die Tschechische Republik, die Ukraine und die Bundesrepublik Jugoslawien.

Diese Funkanlagen dürfen in diesen Ländern bis zum 1. Januar 2005 benutzt werden. Die betreffenden Länder sollen ihr Möglichstes tun, um diese Funkanlagen so umzurüsten, dass sie den Anforderungen dieses Anhangs entsprechen.

## ANHANG 4

### BESTIMMUNGEN ÜBER DIE BETRIEBSVERFAHREN

#### 1. Allgemeine Bestimmungen

Das allgemeine Sprechfunkbetriebsverfahren für den Mobilfunkdienst nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst (S57) muss für Sprechfunkverbindungen und Versuchssendungen des Binnenschiffahrtsfunks angewendet werden.

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

#### 2. Besondere Bestimmungen

##### 2.1 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 betreffende Schiffe vorübergehend befinden. Bei Verständigungsschwierigkeiten ist die Sprache zu benutzen, die in der betreffenden Schiffahrtspolizeiverordnung angegeben ist. Falls keine Schiffahrtspolizeiverordnung existiert, kann Deutsch, Französisch oder eine andere geeignete Sprache benutzt werden.

##### 2.2 Hörbereitschaft

Jede Landfunkstelle muss während ihrer Dienststunden eine ununterbrochene Hörbereitschaft sicherstellen. Die gegebenenfalls von den zuständigen Behörden erlassenen Bestimmungen sind dabei zu beachten.

##### 2.3 Schiffsfunkstellen

Schiffsfunkstellen müssen mindestens in den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde senden und empfangen können, wobei die gegebenenfalls von den zuständigen Behörden erlassenen Bestimmungen zu beachten sind.

##### 2.4 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.

##### 2.5 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 S14 der Vollzugsordnung für den Funkdienst anzuwenden.

## ANHANG 5

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

Die Bedienung einer Schiffsfunkstelle des Binnenschiffahrtswalks darf nur von einer Person wahrgenommen oder beaufsichtigt werden, die Inhaber eines gültigen Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtswalk oder eines Funkzeugnisses ist, das den Inhaber zum Bedienen einer Schiffsfunkstelle berechtigt.

Die Bedingungen für den Erwerb eines Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtswalk lauten wie folgt:

1. In einer Prüfung nach Empfehlung Nummer 4 muss der Bewerber Kenntnisse auf folgenden Gebieten nachweisen:

- Vorschriften über den Binnenschiffahrtswalk ; hierbei insbesondere die Vorschriften des Handbuchs für den Binnenschiffahrtswalk;
- Bedienung und Betrieb einer VHF-Sprechfunkanlage für den Binnenschiffahrtswalk;
- Abwicklung des Funkverkehrs, der die Sicherheit der Binnenschiffahrt betrifft;
- Senden und Empfangen von Meldungen im Binnenschiffahrtswalk.

2. Das Sprechfunkzeugnis ist nach den Bestimmungen der VO Funk Artikel 47 Nummer 47.9 bis 47.10 und 47.12 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.

3. Um die gegenseitige Anerkennung zu erleichtern, muss ein gemäß Empfehlung Nummer 4 ausgestelltes Zeugnis einen Hinweis enthalten, dass dieses Zeugnis den Bestimmungen der Regionalen Vereinbarung entspricht.

Die Zeugnisse, die auf Grund dieser Bestimmungen oder nach den Bestimmungen des früheren Artikels 55 (VO Funk Ausgabe 1990, Revision 1994) oder des bestehenden Artikels 47 der VO Funk erteilt wurden, sind von allen Vertragsverwaltungen vorbehaltlos anzuerkennen.

## ANHANG 6

### SCHIFFSINFORMATIONSDATENBANK

#### 1. Allgemeines

Eine Schiffsinformationsdatenbank wird erstellt. Sie enthält alle Rufzeichen, Schiffsnamen, ATIS-Codes und MMSI-Codes der Länder, die die "Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk" unterzeichnet haben.

Mittels des Rufzeichens, des Schiffsnamens, des ATIS-Codes und des MMSI-Codes ist es möglich, weitere Auskünfte über das betreffende Schiff zu bekommen.

In manchen Fällen kann die Benutzung eines Schiffsnamens zu mehreren Ergebnissen führen, weil der Schiffname kein eindeutiges Kennzeichen ist.

#### 2. Anwendung

Die Datenbank und eine Suchmaschine sind auf der speziell dazu entworfenen Website COMMITTEE RAINWAT zu finden. Die belgische Verwaltung ist für die Aktualisierung und Funktionstüchtigkeit der Datenbank verantwortlich. Alle Vertragsverwaltungen schicken ihre aktuellisierten Daten dem verantwortlichen Webmaster der belgischen Verwaltung jeweils monatlich bis zum ersten Dienstag zu. In der ersten Woche jeden Monats oder wenn nötig, früher, wird die belgische Verwaltung die Datenbanken aktualisieren. Das letzte Datum, zu dem eine Aktualisierung der Datenbank des jeweiligen Landes stattgefunden hat, wird auf der betreffenden Seite angezeigt. Jedes Land soll dem Webmaster der belgischen Verwaltung ebenfalls das Datum, zu dem eine Aktualisierung der Datenbank stattgefunden hat, zusammen mit der betreffenden Datenbank mitteilen. Das Datum des Updates der Datenbank sollte im Namen der Anlage vorkommen ("attachment")

Das Lay-out der Datenbank sollte wie folgt sein :

Spalte 1: Rufzeichen, aus höchstens 10 Zeichen zusammengesetzt  
Spalte 2: Schiffname, aus höchstens 50 Zeichen zusammengesetzt  
Spalte 3: Atis-Code, aus höchstens 10 Zeichen zusammengesetzt  
Spalte 4: MMSI-Code, aus höchstens 9 Zeichen zusammengesetzt

<u>Rufzeichen</u>	<u>Schiffname</u>	<u>Atis-Code</u>	<u>MMSI-Code</u>

Alle Vertragsverwaltungen senden ihre aktuellisierten Daten in Excel in vier Spalten und in der folgenden Reihenfolge: Rufzeichen, Schiffname, ATIS-Code und MMSI-Code.

Die Tabelle fängt unverzüglich an mit dem ersten Schiff – ohne Titel. Falls keine Daten verfügbar sind, zum Beispiel keine MMSI-Nummer, schreiben wir nichts, die Zelle bleibt leer.

Zum Beispiel soll die Datenbank wie folgt aussehen:

<b>OS2000</b>	<b>TWEEDUIZEND</b>	<b>9205192000</b>	<b>205200000</b>
<b>OS2001</b>	<b>INKA</b>	<b>9205192001</b>	<b>205200100</b>
<b>OS2002</b>	<b>IRIS</b>	<b>9205192002</b>	
<b>OS2003</b>	<b>ONDIN 3</b>	<b>9205192003</b>	<b>205200300</b>

Der reibungslose Nutzen dieser Schiffsinformationsdatenbank hängt davon ab, dass die Dateien dem für die Website COMMITTEE RAINWAT zuständigen Webmaster der belgischen Verwaltung regelmäßig zugeschickt und aktualisiert werden. Bei Änderungen sollte der für die Website COMMITTEE RAINWAT zuständige Webmaster der belgischen Verwaltung sofort benachrichtigt werden.

Die Schiffsinformationsdatenbank ist nur mittels einer Benutzeridentifikation und eines Passwortes zugänglich. Der Webmaster der belgischen Verwaltung wird den administrativen Ansprechstellen der Vertragsverwaltungen die Benutzeridentifikation und das Passwort mitteilen. Der username und das Passwort werden einmal pro Jahr geändert. Eine Änderung in kürzeren Abständen erfolgt nur im Falle eines Sicherheitsproblems. Wenigstens zwei Wochen, bevor die Benutzeridentifikation und das Passwort tatsächlich geändert werden, wird der Webmaster der belgischen Verwaltung den administrativen Ansprechstellen der Vertragsverwaltungen die neue Benutzeridentifikation und das neue Passwort mitteilen, vorzugsweise mittels E-Mail. Jede Verwaltung ist für die Verteilung der Benutzeridentifikation und des Passwortes verantwortlich.

## ENTSCHLIESSUNG NR. 1

### HANDBUCH FÜR DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

Die Regionale Konferenz für den Binnenschiffahrtfunk (Basel, den 6. April 2000),

**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 Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und der Donaukommission 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.

## ENTSCHLISSUNG NR. 2

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

Die Regionale Konferenz für den Binnenschiffahrtfunk (Basel, den 6. April 2000),

**in anbetracht dessen,**

- dass die Binnenschiffahrtsstraßen von Schiffen der Vertragsverwaltungen befahren werden, die normalerweise mit Funkanlagen ausgerüstet sind, die dem Stand der Technik entsprechen;
- dass es eine Erleichterung 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 (FUSSNOTEN)**

Die Regionale Konferenz für den Binnenschiffahrtfunk (Basel, den 6. April 2000),

**in anbetracht dessen,**

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

**in kenntnis dessen,**

- a) dass sich die Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk 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 (Fußnoten) 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 (Fußnoten) soweit wie möglich zu reduzieren;
- 2. dass die Vertragsverwaltungen die Aufhebung nationaler Ausnahmen (Fußnoten) der belgischen Verwaltung mitteilen, die dann nach den Bestimmungen des Artikels 10 dieser Vereinbarung vorgeht.

## **EMPFEHLUNG NR. 2**

### **GENEHMIGUNGEN FÜR DAS ERRICHTEN UND BETREIBEN VON SCHIFFSFUNKSTELLEN**

Die Regionale Konferenz für den Binnenschiffahrtfunk (Basel, den 6. April 2000),

**in anbetracht dessen,**

- a) dass die Genehmigungen der Schiffsfunkstellen ständig an Bord mitgeführt werden müssen;
- b) dass die Genehmigungen der Schiffsfunkstellen so aufzubewahren sind, dass sie auf Verlangen zur Prüfung vorgelegt werden können;
- b) dass eine Prüfung der Schiffsfunkstelle durch die Verwaltung des Landes, in welchem sich das Schiff befindet, vorgenommen werden kann;
- d) dass wegen der unterschiedlichen Sprachen während einer solchen Prüfung Schwierigkeiten auftreten können,

**in kenntnis dessen,**

- a) dass die Regionale Vereinbarung für einen großen Bereich der europäischen Binnenschiffahrtsstraßen gilt;
- b) dass in Anhang 1 zu der Regionalen Vereinbarung eine Bestimmung enthalten ist, nach der eine Genehmigung der Schiffsfunkstelle von der zuständigen Behörde des Landes auszustellen ist, in dem das Schiff registriert wurde;
- c) dass Genehmigungen der Schiffsfunkstellen, die aufgrund der Bestimmungen der Regionalen Vereinbarung erteilt werden, in allen Vertragsstaaten gültig sind,

**empfiehlt,**

dass sich die Vertragsverwaltungen soweit wie möglich an Inhalt und Format der Genehmigung der Schiffsfunkstelle in der Empfehlung Nr. 7 der Vollzugsordnung für den Funkdienst orientieren sollen, um Inhalt und Format der Genehmigung möglichst zu harmonisieren.

### **EMPFEHLUNG NR. 3**

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

Die Regionale Konferenz für den Binnenschiffahrtfunk (Basel, den 6. April 2000),

**in betracht dessen,**

- a) dass zum Zweck der Prüfung an Ort und Stelle die Identifizierung durch ATIS oder MMSI code 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, die die erforderlichen zusätzlichen Angaben über die Schiffsfunkstellen liefern können;
- c) dass in der Liste der Schiffsfunkstellen der ITU, die auch über das Internet/MARS-System eingesehen werden kann, nur Funkstellen des Mobilien 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 Code 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, die seit dem 6. Januar 2003 in Kraft getreten ist und ist geändert auf 18 September 2007).

## **EMPFEHLUNG NR. 4**

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

Das Komitee für die Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk,

*in Anbetracht dessen,*

- a) dass das für die Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrtfunk bewirbt, zu überprüfen;

*empfiehlt*

- 1. dass die Verwaltungen den Bewerbern, die die auf dem im Anhang beschriebenen Anforderungen die Prüfung bestanden haben, ein funkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk ausstellen;
- 2. dass diese Empfehlung am 1 September 2004 in Kraft treten wird.

## ANHANG ZUR EMPFEHLUNG NR. 4

### HARMONISIERTER 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;
  - Öffentlicher Nachrichtenaustausch.
2. Arten von Funkverkehr
  - Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr;
  - Routineverkehr;
  - DSC.
3. Arten von Funkstellen
  - Schiffsfunkstellen;
  - Landfunkstellen;
  - tragbare Funkanlagen.
4. Grundkenntnisse über Frequenzen und Frequenzbänder :
  - die Begriffe Frequenz und Funkkanäle; Simplex, Semi-Duplex und Duplex;
  - Wellenausbreitung bei VHF- und UHF-Frequenzen.
5. Grundkenntnisse über den Zweck und die Bildung des ATIS-Codes und dessen Beziehung zu dem Rufzeichen
6. Zuweisung der Kanäle
  - Kanalregelung für VHF- und UHF-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 GERÄTE 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;
- Zu benutzende Redewendungen und internationale Buchstabiertafel, wie im Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk angegeben (CCNR/DC)