PROTOKOLL 13

Neue Ausgabe des allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschifffahrtsfunk

1. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion gilt weltweit und damit auch für alle Mitgliedstaaten der ZKR. Diese Vollzugsordnung wurde über die Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk (RAINWAT-Vereinbarung) auf die europäische Ebene heruntergebrochen. Ziel dieser Vereinbarung ist die Harmonisierung des Funkdienstes für eine effizientere und effektivere Benutzung des Funkspektrums im Interesse einer sichereren Binnenschifffahrt.

2. Die RAINWAT-Vereinbarung ist am 18. April 2012, dem Tag ihrer Unterzeichnung in Bukarest, in Kraft getreten. Sie ersetzt seit diesem Datum die am 6. April 2000 unterzeichnete Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk von Basel. Alle Mitgliedstaaten der ZKR haben die RAINWAT-Vereinbarung bis spätestens Anfang 2014 unterzeichnet.

3. Die RAINWAT-Vereinbarung hat den Funkverkehr zum Gegenstand. Der Funkverkehr umfasst die Kommunikation über Sprechfunk, aber auch die Kommunikation über Datenfunk wie die Kommunikation zwischen zwei Inland AIS-Geräten. Die Vereinbarung von Basel hatte lediglich die Kommunikation über Sprechfunk zum Gegenstand.

4. Für die Verwaltung der RAINWAT-Vereinbarung ist das RAINWAT-Komitee zuständig, in dem alle Mitgliedstaaten der ZKR, in der Regel durch die jeweilige Frequenzverwaltungsbehörde, vertreten sind. Die Sekretariate der ZKR und der Donaukommission (DK) nehmen an den Sitzungen dieses Komitees ebenfalls teil, wodurch es möglich ist, die Herausforderungen und Bedürfnisse der Binnenschifffahrt in Entscheidungen mit einzubeziehen. Seit 2014 nimmt das Sekretariat der Moselkommission (MK) an diesen Sitzungen ebenfalls teil.

5. Das RAINWAT-Komitee hat in seiner ersten Entschließung darum gebeten, dass die ZKR und die DK ein Handbuch für den Binnenschifffahrtsfunk nach einem einheitlichen Modell erarbeiten und veröffentlichen. Die Bestimmungen der RAINWAT-Vereinbarung sind auf die Schiffsführer nämlich nicht unmittelbar anwendbar. Auf dem Rhein finden diese Bestimmungen über das Handbuch und die RheinSchPV Anwendung.

6. Das Handbuch enthält einen allgemeinen Teil, der gemeinsam für die DK, die MK und die ZKR gilt, und einen regionalen Teil mit sehr operativem Charakter (telefonische Kontakte, Kanäle der Schleusen usw.), der gemeinsam für die MK und die ZKR gilt. Der regionale Teil wird von den Sekretariaten der MK und der ZKR jährlich aktualisiert.

7. Der allgemeine Teil des Handbuchs greift einige Bestimmungen der RAINWAT-Vereinbarung auf, um sie den Schiffsführern zur Kenntnis zu bringen. Dieser allgemeine Teil dient zudem der Darstellung von Gesprächsbeispielen.

8. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, den mit Beschluss 2001-II-18 angenommenen allgemeinen Teil des Handbuchs Binnenschifffahrtsfunk zu ersetzen. Hintergrund ist, dass die 2000 unterzeichnete Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk von Basel von der 2012 in Bukarest unterzeichneten Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk (RAINWAT) abgelöst wurde.

In Anwendung der dieser RAINWAT-Vereinbarung beigefügten Entschließung Nr. 1 hat das RAINWAT-Komitee die Flusskommissionen gebeten, ein Handbuch für den Binnenschifffahrtsfunk zu veröffentlichen. Der alte Wortlaut des allgemeinen Teils dieses Handbuchs stammte aus den 2000er Jahren. Die Änderungen waren so zahlreich, dass ein neuer allgemeiner Teil des Handbuchs erstellt wurde.

Insbesondere wurden die Kommunikationsverfahren im Not- und Dringlichkeitsverkehr sowie bei Sicherheitsmeldungen und Routinegesprächen geändert; diese Verfahren bedürften daher einer Überarbeitung. Dasselbe gilt für die im Binnenschifffahrtsfunk genutzten Frequenzen.

Eventuelle Alternative zu den vorgeschlagenen Änderungen

Eine Alternative wäre, auf die Veröffentlichung eines neuen Handbuchs zu verzichten. Allerdings sind viele Informationen im aktuellen Handbuch veraltet und fehlerhaft.

Folgen der vorgeschlagenen Änderungen

Das Handbuch Binnenschifffahrtsfunk greift die Bestimmungen der RAINWAT-Vereinbarung auf und expliziert sie für die Schiffsführer, insbesondere, was die neuen Kommunikationsverfahren im Not- und Dringlichkeitsverkehr sowie bei Sicherheitsmeldungen und Routinegesprächen angeht.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Eine Ablehnung der Änderungen hätte eine gewisse Rechtsunsicherheit zur Folge und könnte sich auf die Sicherheit der Rheinschifffahrt negativ auswirken. Die Angaben im allgemeinen Teil des derzeit gültigen Handbuchs Binnenschifffahrtsfunk sind, wie gesagt, veraltet und fehlerhaft.

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf die Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk (RAINWAT),

in dem Bewusstsein der Bedeutung, die dem Binnenschifffahrtsfunk zukommt,

in Abstimmung mit der Moselkommission und der Donaukommission,

beschließt die Annahme des in der Anlage zu diesem Beschluss enthaltenen allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschifffahrtsfunk,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, den allgemeinen Teil dieses Handbuchs bei Bedarf in eigener Zuständigkeit zu aktualisieren,

beauftragt das Sekretariat, die aktuelle Ausgabe des allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschifffahrtsfunk zu veröffentlichen.

Das Handbuch in der Anlage tritt am 1. Juni 2018 in Kraft und ersetzt ab diesem Datum die Ausgabe 2014 des allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschifffahrtsfunk.

Anlage

Anlage zu Protokoll 13

DONAUKOMMISSION
MOSELKOMMISSION
ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

HANDBUCH

BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

Allgemeiner Teil

Ausgabe 2017

Straßburg, Trier und Budapest

HANDBUCH BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

Allgemeiner Teil

INHALTSVERZEICHNIS

Artikel		Seite
Vorwort		5
1.	**Begriffsbestimmungen**	7
1.1	Administrative Ansprechstellen	7
1.2	AIS siehe Inland AIS	7
1.3	Ansprechstellen für die Schiffsidentifikationsdatenbank (ATIS, MMSI)	7
1.4	ATIS	7
1.5	Funkanlage und Sprechfunkanlage	7
1.6	Schiffsfunkstelle	7
1.7	Binnenschifffahrtsfunk	7
1.8	Blockkanal	8
1.9	CARING	8
1.10	Committee RAINWAT	8
1.11	Digital Selective Calling (DSC)	8
1.12	Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)	9
1.13	Handsprechfunkgerät	9
1.14	Inland AIS (Automatisches Schiffsidentifizierungssystem für die Binnenschifffahrt)	9
1.15	IVS	9
1.16	Kleinfahrzeuge	9
1.17	Funkstelle an Land	10
1.18	MIB	10
1.19	Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes - Maritime Mobile Service Identity (MMSI)	10
1.20	NIF	10
1.21	Radar	10
1.22	Verkehrsposten oder Revierzentrale	10
1.23	RIS (Binnenschifffahrtsinformationsdienste / River Information Services)	11
1.24	Schleusenfunk	11
1.25	Seefunkdienst	11
1.26	Seefunkstelle	11
1.27	Semi-Duplex-Betrieb (bedingtes Gegensprechen)	11
1.28	Simplex-Betrieb (Wechselsprechen)	11
1.29	Rauschsperre	11
1.30	Vertragsverwaltungen	11
2.	**Tabellen der Kanäle, Sendefrequenzen und Verkehrskreise für den Binnenschifffahrtsfunk**	12
2.1	Tabelle 1: Kanäle, Sendefrequenzen und Verkehrskreise für den Binnenschifffahrtsfunk	13
2.2	Tabelle 2: Sonderregelungen	16

2.3 Verkehrskreis Schiff-Schiff 21
2.4 Verkehrskreis Nautische Information 21
2.5 Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde 21
2.6 Verkehrskreis Funkverkehr an Bord 22

3. Betriebliche und technische Anforderungen an die Funkanlagen 23
3.1 Allgemeines 23
3.2 Zusätzliche Anforderungen an fest eingebaute Sprechfunkanlagen 24
3.2.1 Sendetaste 24
3.2.2 Antennen 24
3.3 Zusätzliche Anforderungen an Handsprechfunkgeräte an Bord 24
3.3.1 Allgemeines 24
3.3.2 Batterien 24
3.3.3 Batterieladeeinrichtungen 25
3.4 Sendeleistungen der Sprechfunkanlagen 25
3.4.1 Ausgangsleistung bei mobilen Sprechfunkanlagen zur Verwendung auf Binnenschifffahrtsstraßen 25
3.4.2 Ausgangsleistung bei Handsprechfunkgeräten zur Verwendung auf Binnenschifffahrtsstraßen 25
3.5 ATIS 25

4. Abwicklung des Sprechfunkverkehrs 26
4.1 Allgemeines 26
4.1.1 Vorbereitende Maßnahmen 26
4.1.2 Funkdisziplin 26
4.1.3 Sprache 26
4.1.4 Testsendung 27
4.1.5 Anweisungen der Funkstelle an Land 27
4.1.6 Bestätigung von Meldungen 27
4.2 Rangfolge des Sprechfunkverkehrs 27
4.2.1 Notfall 28
4.2.1.1 Einleiten des Notverkehrs 28
4.2.1.2 Bestätigen der Notmeldung 29
4.2.1.3 Funkstille gebieten und eingeschränkter Betrieb während eines Notverkehrs 30
4.2.1.4 Beenden des Notverkehrs 30
4.2.2 Dringlichkeitsfall 31
4.2.3 Sicherheitsmeldung 31
4.2.4 Routinegespräch 32

5. Buchstabiertafel, Gesprächsbeispiele 33
5.1 Notverkehr 34
5.2 Dringlichkeitsverkehr 39
5.3 Sicherheitsmeldung 40
5.4 Routinegespräch 41

6. Fernmeldegeheimnis 45

7. Website der Regionalen Vereinbarung „RAINWAT“ 45

VORWORT

Das Handbuch Binnenschifffahrtsfunk wird auf der Grundlage der Entschließung Nr. 1 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk (Bukarest 2012), die zur Zeit von 17 Vertragsverwaltungen (Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Kroatien, Frankreich, Ungarn, Luxemburg, Moldawien, Montenegro, Niederlande, Rumänien, Polen, Serbien, Slowakei, Schweiz, Tschechische Republik) unterzeichnet worden ist, gemeinsam von den Sekretariaten der Donaukommission, der Moselkommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt herausgegeben.

Das Handbuch Binnenschifffahrtsfunk gliedert sich in einen

Allgemeinen Teil,
der Angaben und Hinweise enthält, die auf sämtlichen Binnenschifffahrtsstraßen der genannten Vertragsstaaten von Bedeutung sind, wie

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

sowie in

Regionale Teile,
in denen für einen jeweils bestimmten Bereich von Binnenschifffahrtstraßen der genannten Vertragsstaaten zusammengestellt sind

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

Der **Allgemeine Teil** und der **Regionale Teil** des Handbuchs Binnenschifffahrtsfunk müssen sich ständig in der aktuellen Version an Bord von Schiffen befinden, wenn eine Funkausrüstung vorhanden ist. Der jeweils mitzuführende Regionale Teil muss die Bereiche der Binnenschifffahrtsstraßen umfassen, in denen sich das Schiff gerade befindet und die es auf seiner weiteren Reise befahren wird.

Grundlage des Handbuches sind internationale und nationale Bestimmungen, insbesondere

- die von der Internationalen Fernmeldeunion herausgegebene Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk) (Englisch: Radio Regulations) und
- die Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk, Bukarest, die am 18. April 2012 in Kraft getreten ist.

Die Regionalen Teile des Handbuches werden bei Bedarf aktualisiert.

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

Budapest	Trier	Straßburg
Sekretariat der Donaukommission	Sekretariat der Moselkommission	Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

1. Begriffsbestimmungen

1.1 Administrative Ansprechstellen

Von den Vertragsverwaltungen bestimmte Personen, die für die Beantwortung aller Fragen zum Binnenschifffahrtsfunk zuständig sind.

1.2 AIS siehe Inland AIS

1.3 Ansprechstellen für die Schiffsidentifikationsdatenbank (ATIS, MMSI)

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

1.4 ATIS

Automatic **T**ransmitter **I**dentification **S**ystem
ATIS ist ein System für die automatische Identifizierung von Schiffsfunksendern nach Anhang B der europäischen Norm ETSI EN 300 698-1.

Der ATIS-Code wird nach Loslassen der Sendetaste automatisch ausgesendet. Pro Schiff gibt es nur einen ATIS-Code.

1.5 Funkanlage und Sprechfunkanlage

Funkanlage im Sinne dieses Handbuchs ist die elektrische Einrichtung, die in dem für die Funkkommunikation zugewiesenen Funkfrequenzspektrum durch Ausstrahlung und/oder Empfang von Funkwellen kommunizieren kann.

Eine **Sprechfunkanlage** ist eine Funkanlage für die Übertragung von gesprochener Sprache.

1.6 Schiffsfunkstelle

Eine **Schiffsfunkstelle** ist eine Funkstelle des Binnenschifffahrtsfunks, die sich an Bord eines Schiffes befindet, das nicht ständig festgemacht ist.

Eine **Schiffsfunkstelle** kann aus einer oder mehreren Funkanlagen (z.B. Inland AIS Gerät, Sprechfunkanlagen) bestehen.

1.7 Binnenschifffahrtsfunk

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

Verkehrskreise im Binnenschifffahrtsfunk:

- Schiff-Schiff,
  Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen.
- Nautische Information,
  Funkverbindungen zwischen den Schiffsfunkstellen und den Funkstellen der Behörden, die für die Betriebsdienste auf Binnenschifffahrtsstraßen zuständig sind. Die Funkstellen der genannten Behörden können entweder Funkstellen an Land oder mobile Funkstellen sein.
- Schiff-Hafenbehörde,
  Funkverbindungen zwischen den Schiffsfunkstellen und den Funkstellen der Behörden, die für die Betriebsdienste in Binnenhäfen zuständig sind. Die Funkstellen der genannten Behörden sollen vorzugsweise feste Funkstellen an Land sein.
- Funkverkehr an Bord,
  Interne Funkverbindungen an Bord eines Schiffes oder Funkverbindungen innerhalb einer Gruppe von Fahrzeugen, die geschleppt oder geschoben werden, sowie bei Anweisungen für das Arbeiten mit Seil und Ankern und für das Ankern.

1.8 Blockkanal

Sprechfunkkanal von Verkehrsposten und Schiffen für die Übermittlung von Nachrichten über den Schutz von Personen und die Sicherheit der Schifffahrt. Wird in den Niederlanden und Belgien benutzt.

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

1.9 CARING

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

1.10 Committee RAINWAT

Das „Committee RAINWAT“ ist zur Verwaltung, Harmonisierung und Optimierung der Regionalen Vereinbarung eingesetzt.

1.11 Digital Selective Calling (DSC)

Ein von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization - IMO) als internationale Norm festgelegtes halbautomatisches Verfahren zum Aufbau von MF-, HF- und UKW-Funkrufen im Seeverkehr.

Es gehört zum terrestrischen Bestandteil des Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). Seine Verwendung ist im Binnenschifffahrtsfunk nicht zulässig.

1.12 Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Das GMDSS ist das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem. Es ist eine Zusammenfassung von technischen Einrichtungen, Dienststellen und Regeln zur weltweiten Hilfe bei Seenotfällen und zur Sicherung der Seeschifffahrt. Die IMO hat das GMDSS im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) eingerichtet.

1.13 Handsprechfunkgerät

Eine tragbare Sprechfunkanlage, einschließlich Antenne und Stromversorgung.

Handsprechfunkgeräte weisen eine beschränkte Batteriekapazität und geringe Reichweite auf.

1.14 Inland AIS (Automatisches Schiffsidentifizierungssystem für die Binnenschifffahrt)

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-Standard.

Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) verwenden Inland AIS.

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

AIS ist also ein automatisches Schiffsidentifikationssystem, mit dessen Hilfe sich Schiffe sofort über Identität, aktuelle Fahrdaten und Manöver anderer Schiffe informieren können, die dieses System ebenfalls installiert haben. AIS ermöglicht die Überwachung des Verkehrsgeschehens, indem Verkehrszentralen ihre Informationen über AIS-Landstationen erhalten. AIS dient der Kollisionsverhütung zwischen Schiffen.

Klasse A ist für ausrüstungspflichtige Schiffe vorgeschrieben, kann aber von allen Fahrzeugen verwendet werden. Der Sender passt die Wiederholfrequenz der Aussendung der Fahrtgeschwindigkeit und der Manöversituation an.

Klasse B (eingeschränkte Funktionalität) kann von allen nicht ausrüstungspflichtigen Schiffen, z.B. im Freizeitbereich, verwendet werden. Klasse B sendet gegenüber Klasse A nachrangig und in größeren Zeitabständen.

1.15 IVS

Informatie **V**erwerkend **S**ysteem.
Bezeichnung des niederländischen und belgischen Melde- und Informationssystems in der Binnenschifffahrt.

1.16 Kleinfahrzeuge

Schiffe mit einer Gesamtlänge von weniger als 20 m und nicht mehr als 12 Fahrgästen im Sinne der Europäischen Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung („Code Européen des Voies de Navigation Intérieure“, CEVNI).

1.17 Funkstelle an Land

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

1.18 MIB

Melde- und **I**nformationssystem in der **B**innenschifffahrt.
Deutsches, französisches und schweizerisches Melde- und Informationssystem in der Binnenschifffahrt.

1.19 Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes - Maritime Mobile Service Identity (MMSI)

Eine neunstellige, eindeutige Identifikationsnummer, welche die Verwaltungen ihren See- und Schiffsfunkstellen zuteilen. Die ersten drei Ziffern stellen die **M**aritime **I**dentification **D**igit (MID) dar, welche die jeweilige Verwaltung identifiziert.

Die MMSI ist für die Verwendung von Inland AIS zwingend vorgeschrieben.

Bei Schiffen, die sich vorübergehend auf Binnengewässern befinden, für welche die Bestimmungen der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk gelten, wird zur Bildung des individuellen ATIS-Codes eine MMSI benötigt. Die Benutzung von ATIS ist ebenfalls zwingend vorgeschrieben. Schiffseigner sind verantwortlich für die Ausrüstung ihrer Schiffe mit ATIS-fähigen Funkanlagen und gültigen ATIS-Codes. Für die oben genannten Schiffe ist der ATIS-Code aus der MMSI durch Voranstellen der Ziffer '9' zu bilden (Beispiel: Für MMSI 220278025 ergibt sich der ATIS-Code 9220278025).

1.20 NIF

Nautischer **I**nformations**f**unk, der die Aufgaben des Schleusenfunks, der Revierzentralen, der Verkehrsposten und der Blockkanäle umfasst.

1.21 Radar

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

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

1.22 Verkehrsposten oder Revierzentrale

Zentrale, die u.a. Meldungen aus der Schifffahrt entgegennimmt (z.B. Notmeldungen) und die Schifffahrt über den Zustand der Wasserstraße informiert.

Der Schiffsverkehr kann von den Revierzentralen auch gelenkt werden.

1.23 RIS (Binnenschifffahrtsinformationsdienste / River Information Services)

RIS sind die harmonisierten Informationsdienste zur Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements in der Binnenschifffahrt. RIS umfassen Dienste wie Fahrwasser- und Verkehrsinformationen, Verkehrsmanagement, Unterstützung der Unfallbekämpfung, Informationen für das Transportmanagement, Statistik und Zolldienste sowie Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren.

1.24 Schleusenfunk

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

1.25 Seefunkdienst

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

1.26 Seefunkstelle

Eine Seefunkstelle ist eine mobile Funkstelle des mobilen Seefunkdienstes an Bord eines nicht dauernd verankerten Fahrzeuges.

Bei einer Seefunkstelle sind eine oder mehrere Seefunkanlagen vorhanden. Das Betreiben von Seefunkanlagen auf Binnenschifffahrtstraßen ist verboten.

Die Kombianlagen bieten die Möglichkeit entweder als Seefunkanlage oder als Binnenschifffahrtsfunkanlage verwendet zu werden.

1.27 Semi-Duplex-Betrieb (bedingtes Gegensprechen)

Betriebsart mit Wechselsprechen auf einem Duplexkanal, Senden und Empfangen auf zwei unterschiedlichen Frequenzen. Die Übertragung ist nur abwechselnd in beide Richtungen der Funkverbindung z.B. durch Handumschaltung möglich. Schiffsfunkstellen untereinander können sich nicht hören, außer es wird eine Relaisfunkstelle benutzt.

1.28 Simplex-Betrieb (Wechselsprechen)

Betriebsart mit Wechselsprechen auf einer Frequenz. Die Übertragung ist nur abwechselnd in beide Richtungen der Funkverbindung z.B. durch Handumschaltung möglich. Während der Aussendung der eigenen Schiffsfunkstelle ist der Empfang einer anderen Funkstelle nicht möglich. Senden und empfangen auf einer Frequenz.

1.29 Rauschsperre

Die Rauschsperre („squelch“ in englischer Sprache) schaltet den Lautsprecher ein, sobald ein Empfangssignal einen bestimmten einstellbaren Pegel überschreitet.

1.30 Vertragsverwaltungen

Vertragsverwaltungen sind jene Verwaltungen der Länder, welche die Regionale Vereinbarung unterzeichnet haben.

2. Tabellen der Kanäle, Sendefrequenzen und Verkehrskreise für den Binnenschifffahrtsfunk

Die im Binnenschifffahrtsfunk zu benutzenden Kanäle und Frequenzen sind den zutreffenden Bestimmungen der VO Funk (Anhang 18) entnommen. Die Kanäle, die Sendefrequenzen, die äquivalente Strahlungsleistung (ERP) oder die Ausgangsleistung (OP) der Funkanlagen und die Verkehrskreise sind im Anhang 2 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk aufgeführt. Dieser Anhang 2 ist nachstehend wiedergegeben.

Tabelle 1 enthält Angaben zur UKW-Kanal-Nutzung durch die Vertragsverwaltungen im Binnenschifffahrtsfunk entsprechend der Kanalzuordnung von Anhang 18 der VO Funk.

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

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

Die Spalten 7 bis 23 enthalten Angaben zur jeweiligen Nutzung der Kanäle durch die Vertragsverwaltungen (Ländernamen entsprechend ITU-Kodifizierung – ITU = Internationale Fernmeldeunion[1]).

Y = Kanal ist von der Vertragsverwaltung in ihrem Zuständigkeitsbereich für die Nutzung im Binnenschifffahrtsfunk vorgesehen.

N = Kanal ist von der Vertragsverwaltung in ihrem Zuständigkeitsbereich nicht für die Nutzung im Binnenschifffahrtsfunk vorgesehen.

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

Tabelle 2 enthält die jeweiligen Frequenzen und deren zugehörige Sonderregelungen.

1 Die ITU-Kodifizierung weicht von der Kodifizierung, die in bestimmten Polizeiverordnungen wie zum Beispiel der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung verwendet wird, ab.

2.1 Tabelle 1: Kanäle, Sendefrequenzen und Verkehrskreise für den Binnenschifffahrtsfunk

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	AUT	BEL	BUL	CZE	D	F	HNG	HOL	HRV	LUX	MDA	MNE	POL	ROU	SRB	SVK	SUI
	von der Schiffsfunk-stelle	von der Funkstelle an Land																				
60	156,025	160,625			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
1	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
2	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
3	156,150	160,750			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
63	156,175	160,775			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
4	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
5	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
6	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
7	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
8	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
9	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

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	AUT	BEL	BUL	CZE	D	F	HNG	HOL	HRV	LUX	MDA	MNE	POL	ROU	SRB	SVK	SUI
	von der Schiffsfunk-stelle	von der Funkstelle an Land																				
10	156,500	156,500	X			Y	Y!	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
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	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		N	Y	Y	N	Y	Y!	N	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
16	156,800	156,800				N	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	N	Y		Y	Y	Y!	N	N
76	156,825	156,825			X	N	Y	Y	N	Y	N	N	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
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	N	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

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	AUT	BEL	BUL	CZE	D	F	HNG	HOL	HRV	LUX	MDA	MNE	POL	ROU	SRB	SVK	SUI
	von der Schiffsfunk-stelle	von der Funkstelle an Land																				
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
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!

2.2 Tabelle 2: Sonderregelungen

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Staat	Sonderregelungen
	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 Binnenschifffahrtsfunk vor Ort bei Sicherheitsmaßnahmen in der Nordsee, dem IJsselmeer, der Waddenzee 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.
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.

Kanal	Sendefrequenzen (MHz) Schiff	Land	Staat	Sonderregelungen
70	156,525	156,525	-	DSC ist im Binnenschifffahrtsfunk nicht zulässig.
			-	Auf Wasserstraßen, die als See- und Binnenwasserstraße definiert sind, ist die Verwendung von DSC erlaubt. Die Verwendungsgebiete werden durch nationale Bestimmungen festgelegt und im Regionalen Teil des Handbuchs veröffentlicht.
			HOL	Auf den großen niederländischen Binnenschifffahrtsstraßen (die Waddenzee, das IJsselmeer und die Ooster- und die Westerschelde), die in der Verantwortlichkeit der niederländischen Küstenwachen liegen, gilt: DSC 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 sozialer Art verwendet werden.
			CZE	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
			HOL	Dieser Kanal wird für Rettungsaktionen und beim Schleppen verwendet und kann auch für Verbindungen sozialer Art verwendet werden.
13	156,650	156,650	AUT, BUL, HRV, HNG, MDA, ROU, SRB, SVK	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
73	156,675	156,675	AUT, BUL, HRV, HNG, MDA, ROU, SRB, SVK	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.

Kanal	Sendefrequenzen (MHz) Schiff	Land	Staat	Sonderregelungen
			HOL	Dieser Kanal wird von der niederländischen Küstenwache für Binnenschifffahrtsfunk während Ölbekämpfungsmaßnahmen in der Nordsee und für Sicherheitsmeldungen für die Nordsee, die Waddenzee, das IJsselmeer und die Ooster- und die Westerschelde verwendet.
			BEL	Dieser Kanal wird für Binnenschifffahrtsfunk 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 Binnenschifffahrtsstraßen-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 Binnenwasserstraßen zum Zwecke des Betriebs und der Unterhaltung der Wasserstraßen.
16	156,800	156,800	-	Dieser Kanal darf nur für Not- und Sicherheitsverkehr sowie Anrufe auf Wasserstraßen verwendet werden, die sowohl als See- und Binnenwasserstraße definiert sind.
			HNG, SRB	Dieser Kanal darf nur für Not-, Sicherheits- und Anrufverkehr verwendet werden.
			BUL, HRV, ROU, MDA	Dieser Kanal wird als erster Kanal für den Verkehrskreis Schiff-Schiff als Anrufkanal anstelle von Kanal 10 verwendet.
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.

Kanal	Sendefrequenzen (MHz) Schiff	Land	Staat	Sonderregelungen
				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 sozialer 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.
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	F	Die Verwendung dieses Kanals ist reserviert für Behörden der Binnenwasserstraßen zum Zwecke des Betriebs und der Unterhaltung der Wasserstraßen.
			BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch als Schiff-Hafenbehörde- Kanal oder „Hafenkanal“ verwendet.
83	157,175	161,775		
24	157,200	161,800		
84	157,225	161,825		

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Staat	Sonderregelungen
	Schiff	Land		
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 Binnenwasserstraßen zum Zwecke des Betriebs und der Unterhaltung der Wasserstraßen.
86	157,325	161,925		
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 Binnenwasserstraßen zum Zwecke des Betriebs und der Unterhaltung der Wasserstraßen.
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 Binnenschiff-fahrtsstraßen eingesetzt werden kann.
			D, SUI	Von Rheinkilometer 174 bis 350 darf keine Landfunkstelle an einem exponierten Ort installiert werden. Koordinierung mit der Schweiz gemäß dem in der HCM-Vereinbarung beschriebenen Verfahren 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 Binnenschiff-fahrtsstraßen eingesetzt werden kann.
			D, SUI	Von Rheinkilometer 174 bis 350 darf keine Landfunkstelle an einem exponierten Ort installiert werden. Koordinierung mit der Schweiz gemäß dem in der der HCM-Vereinbarung beschriebenen Verfahren ist erforderlich.

2.3 Verkehrskreis Schiff-Schiff

Aufgabe: Herstellen von Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen z. B. für Kursabsprachen.

Betriebsart: Simplex; automatische Leistungsreduzierung (siehe 3.4.1 a).

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

Besonderheit: Nachrichten sozialer Art sind nur auf den Kanälen 77 und 72 zulässig. Diese Kanäle dürfen nicht in allen Ländern verwendet werden, siehe Tabellen 1 und 2.

2.4 Verkehrskreis Nautische Information

Aufgabe: Herstellung von Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land der Behörden, denen der Betrieb auf den Wasserstraßen obliegt, z. B. Austausch von Nachrichten über den Zustand der Wasserstraßen, Verkehrsberatung und Verkehrslenkung.

Betriebsart: Semi-Duplex; Simplex Kanäle 73 und 76.

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

Besonderheit: Keine.

2.5 Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde

Aufgabe: Herstellung von Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land von Hafenbehörden, z. B. für die Zuweisung von Liegeplätzen, Fahrt in Häfen.

Betriebsart: Simplex; automatische Leistungsreduzierung (siehe 3.4.1 a).

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

Besonderheit: Keine.

2.6 Verkehrskreis Funkverkehr an Bord

Aufgabe:	Herstellung von Funkverbindungen an Bord von Fahrzeugen und Verbänden.
Betriebsart:	Simplex; automatische Leistungsreduzierung (siehe 3.4.1 a).
Inhalt der Nachrichten:	Es dürfen nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen.
Besonderheit:	Einsatz von Handsprechfunkgeräten ist nur auf den Kanälen 15 und 17 zulässig (siehe 3.3.1).

3. Betriebliche und technische Anforderungen an die Funkanlagen

3.1 Allgemeines

a) Die im Binnenschifffahrtsfunk betriebene Schiffsfunkstelle kann entweder aus getrennten Sprechfunkanlagen für jeden einzelnen Verkehrskreis oder aus Sprechfunkanlagen für mehrere dieser Verkehrskreise bestehen.

b) Zusätzlich kann die Schiffsfunkstelle in der Binnenschifffahrt mit Radar und/oder Inland AIS-Transponder ausgestattet sein.

c) Ein Schiff, das mit einer fest eingebauten Sprechfunkanlage nach den Bestimmungen der regionalen Vereinbarung ausgerüstet und deren Betrieb genehmigt ist, darf außerdem Handsprechfunkgeräte 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 Binnenschifffahrtsfunk nicht benutzt werden.

g) Die im Binnenschifffahrtsfunk auf den in der Tabelle 1 genannten Kanälen betriebenen Sprechfunkanlagen müssen den folgenden Normen entsprechen oder für Länder die der EU-Richtlinie 1999/5/EG nachgekommen sind, mindestens dieser Richtlinie entsprechen[2]:

- EN 300 698-1 hinsichtlich fest eingebauter UKW-Funkanlagen,
- EN 301 178 hinsichtlich UKW-Handsprechfunkgeräte.

Zusätzlich müssen die Sprechfunkanlagen 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.

Zu Dokumentationszwecken kann an Funkstellen an Land eine Aufzeichnung der Gespräche erfolgen.

i) Zusätzlich zu den vorstehenden Bestimmungen steht es Verwaltungen, die dies wünschen, frei, innerhalb der Landesgrenzen die Verwendung von Handsprechfunkgeräten zu Sicherheitszwecken für die Verkehrskreise Schiff-Schiff, Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde an Bord von Kleinfahrzeugen auf Binnenschifffahrtsstraßen zu gestatten. Verwaltungen, welche die Verwendung solcher Funkgeräte gestatten, sollen hierauf im Regionalen Teil im Anhang des Handbuchs für den Binnenschifffahrtsfunk hinweisen.

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

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

[2] 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.

3.2 Zusätzliche Anforderungen an fest eingebaute Sprechfunkanlagen

3.2.1 Sendetaste

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

3.2.2 Antennen

Die Antennen müssen in der Horizontalebene ein Rundstrahldiagramm aufweisen.

Antennen mit einem Gewinn > 1,5 dB und < -3 dB, bezogen auf einen λ/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.
Hinweis: Eine in der Höhe reduzierte oder gekippte Antenne kann die Funkreichweite verringern.

Durch geeignete Maßnahmen muss eine ausreichende Entkopplung zwischen den Antennen der verschiedenen Sprechfunkanlagen sichergestellt werden.

3.3 Zusätzliche Anforderungen an Handsprechfunkgeräte an Bord

3.3.1 Allgemeines

Die Verwendung von 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 Nummer 3.1 Buchstabe i gestattet.

3.3.2 Batterien

Die Batterien können ein fester Bestandteil der Sprechfunkanlage sein.

Es können Primär- und/oder Sekundärbatterien verwendet werden.

Ist die Anlage mit Sekundärbatterien ausgestattet, dann muss vom Hersteller ein geeignetes Batterieladegerät empfohlen werden.

3.3.3 Batterieladeeinrichtungen

Für Batterieladeeinrichtungen, die speziell für das Laden der Batterien der Sprechfunkanlage 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.

3.4 Sendeleistungen der Sprechfunkanlagen

3.4.1 Ausgangsleistung bei mobilen Sprechfunkanlagen zur Verwendung auf Binnenschifffahrtsstraßen

Bei mobilen Sprechfunkanlagen muss die Ausgangsleistung auf einen Wert zwischen 0,5 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 Verwaltungen 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 12,5 W nicht übersteigen.

3.4.2 Ausgangsleistung bei Handsprechfunkgeräten zur Verwendung auf Binnenschifffahrtsstraßen

Bei Handsprechfunkgeräten muss die Ausgangsleistung 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 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 Verwaltungen ein Betrieb mit einer reduzierten Ausgangsleistung zwischen 0,5 W und 1 W für Schiffe in ihrem Hoheitsgebiet gefordert werden.

3.5 ATIS

Alle Sprechfunkanlagen und Handsprechfunkgeräte an Bord müssen mit einer Codiereinrichtung für die Aussendung des ATIS-Signals ausgerüstet sein.

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

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

4. Abwicklung des Sprechfunkverkehrs

4.1 Allgemeines

Für die Verkehrsabwicklung im Binnenschifffahrtsfunk gelten die Regeln der VO Funk.

Es dürfen grundsätzlich nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich ausschließlich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen. Für Funkverbindungen privater Art dürfen nur die Kanäle 77 und 72 entsprechend der Tabelle 1 verwendet werden.

Die Funkstellen an Land stellen die Hörbereitschaft während ihrer Betriebszeiten auf dem jeweils zugewiesenen Kanal sicher. Nach VO Funk wird bei Funkstellen an Land erst der Ortsname und dann der Dienst verwendet (z.B. Koblenz Schleuse).

4.1.1 Vorbereitende Maßnahmen

Vor jeder Aussendung ist sicherzustellen, dass kein anderer Sprechfunkverkehr – insbesondere Notverkehr, der unbedingten Vorrang hat – gestört wird.

4.1.2 Funkdisziplin

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.

Ein reibungsloser Sprechfunkverkehr erfordert die Beachtung einfacher, aber wichtiger allgemeiner Regeln:

- erst hören, dann senden;
- kurz fassen, langsam und deutlich sprechen;
- keine Aussendungen ohne Kennung;
- auf notwendige Aussendungen beschränken;
- Verfahrensregeln anwenden;
- Sendetaste nicht länger als notwendig drücken;
- Sendeleistung im Verkehrskreis Nautische Information so gering wie möglich wählen, um Störungen anderer Funkverbindungen zu vermeiden;
- Schiffsfunkstellen müssen den Empfang einer an sie gerichteten Meldung bestätigen.

4.1.3 Sprache

Bei Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land muss die Sprache des Landes benutzt werden, in dem sich die Funkstelle an Land befindet.

Bei Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen ist die Sprache des Landes zu verwenden, in dem sich die Schiffsfunkstelle befindet, die das Funkgespräch beginnt.

Bei Verständigungsschwierigkeiten im Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen oder zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land ist die Sprache zu benutzen, die in der betreffenden Schifffahrtspolizeiverordnung angegeben ist.

4.1.4 Testsendung

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

4.1.5 Anweisungen der Funkstelle an Land

Bei Sprechfunkverkehr mit einer Funkstelle an Land sind deren Anweisungen zu befolgen, zum Beispiel:

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

Hinweis:
In Gefahrensituationen kann von Anweisungen der Funkstelle an Land abgewichen werden. Die Funkstelle an Land ist darüber zu verständigen.

4.1.6 Bestätigung von Meldungen

Auf Verlangen müssen empfangene Meldungen bestätigt werden.

4.2 Rangfolge des Sprechfunkverkehrs

Die Funkstellen (Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land) müssen allen Nachrichten, welche die Sicherheit des menschlichen Lebens auf der Wasserstraße, zu Lande und in der Luft betreffen, unbedingten Vorrang einräumen.

Um den Vorrang sicherzustellen, müssen die Funkstellen den vorrangigen Sprechfunkverkehr besonders ankündigen. Die Rangfolge des Sprechfunkverkehrs ist folgende:

1.	Notverkehr	Distress	MAYDAY
2.	Dringlichkeitsverkehr	Urgency	PAN PAN
3.	Sicherheitsverkehr	Safety	SECURITÉ
4.	Routinegespräch	Routine	---

Im Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr werden Schlüsselbegriffe wie „MAYDAY“, „MAYDAY RELAY“, „SILENCE MAYDAY“, „RECEIVED“, „SILENCE FINI“, „PAN PAN“, „SECURITE“, „THIS IS“ und „ALL STATIONS“ verwendet.
Die Aussprache dieser Schlüsselbegriffe wird im Folgenden jeweils angegeben. Sie ist in der Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk) festgelegt. Die Schlüsselbegriffe bleiben unverändert und werden nicht übersetzt. Das restliche Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

4.2.1 Notfall

Ein Notfall liegt vor, wenn ein Schiff oder eine Person von einer unmittelbaren Gefahr bedroht ist und sofortige Hilfe benötigt. Ob ein Notfall vorliegt, entscheidet die für das Schiff verantwortliche Person. Dies gilt sinngemäß auch für die Gefahrenabwehr an Land.

Keine Vorschrift darf jemanden daran hindern, Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben und zur Gefahrenabwehr durchzuführen.

Zur Einleitung von Rettungsmaßnahmen sind vorzugsweise die Funkstellen an Land im Verkehrskreis Nautische Information anzurufen.

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

Während eines Notverkehrs müssen die nicht beteiligten Funkstellen Funkstille bewahren.

4.2.1.1 Einleiten des Notverkehrs

Der Notverkehr wird mit dem Notanruf eingeleitet:

- das Notzeichen „MAYDAY“ [ausgesprochen mädéh], dreimal gesprochen;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name des Schiffes in Not, dreimal gesprochen;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung.

Das weitere Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

Die auf den Notanruf folgende Notmeldung ist in folgender Form abzusetzen:

- das Notzeichen „MAYDAY“;
- der Name des Schiffes in Not;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung;
- der Standort in Stromkilometer;
- die Art des Notfalls;
- die Art der benötigten Hilfe;
- weitere nützliche Informationen.

Die Weiterleitung eines über Sprechfunk ausgesandten Notanrufs durch eine Funkstelle, die sich selbst nicht in Not befindet, muss in folgender Form erfolgen:

- das Notzeichen „MAYDAY RELAY“ [ausgesprochen mädeh reläh], dreimal gesprochen;
- die Worte „ALL STATIONS“ oder der Name der Funkstelle an Land, dreimal gesprochen;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name der weiterleitenden Funkstelle, dreimal gesprochen;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung der weiterleitenden Funkstelle.

Das weitere Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

Auf den Anruf folgt eine Notmeldung, die nach Möglichkeit die Informationen aus dem Notanruf oder der ursprünglichen Notmeldung enthält.

4.2.1.2 Bestätigen der Notmeldung

Im Verkehrskreis **Nautische Information** erfolgt die Bestätigung durch die Funkstelle an Land.

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

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

- Das Notzeichen „MAYDAY“;
- der Name gefolgt vom Rufzeichen oder einer sonstigen Kennzeichnung der Funkstelle, die die Notmeldung aussendet;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name und das Rufzeichen oder eine sonstige Kennzeichnung der Funkstelle, die die Notmeldung bestätigt;
- das Wort „RECEIVED“;
- das Notzeichen „MAYDAY“.

4.2.1.3 Funkstille gebieten und eingeschränkter Betrieb während eines Notverkehrs

Der Verkehrsposten, die Revierzentrale, die Einheit, die die Rettungsmaßnahmen koordiniert, die Funkstelle in Not oder eine andere Funkstelle können den Funkstellen, die diesen Verkehr stören würden, Funkstille gebieten. Die Meldung erfolgt in folgender Form:

- die Worte „SILENCE MAYDAY“ [ausgesprochen ßilaanß mädeh];
- Schiffsname des Störers oder Rufzeichen der Funkstelle des Störers oder „ALL STATIONS“;
- die Worte „SILENCE MAYDAY“.

Allen Funkstellen, die Kenntnis von der gebotenen Funkstille haben und nicht selbst in Not sind, ist es untersagt, auf den Frequenzen zu senden, auf denen der Notverkehr stattfindet, solange sie keine Meldung erhalten haben, die besagt, dass sie den normalen Sprechfunkverkehr wieder aufnehmen können (siehe 4.2.1.4).

Während der Abwicklung des Notverkehrs haben sich alle nicht daran beteiligten Funkstellen so zu verhalten, dass sie den laufenden Notverkehr nicht stören, zum Beispiel durch Einhalten der Funkstille.

4.2.1.4 Beenden des Notverkehrs

Die Funkstelle, die die Funkstille geboten hat, muss eine Meldung aussenden, die besagt, dass der Notverkehr beendet ist.

- Das Notzeichen „MAYDAY“;
- die Worte „ALL STATIONS“, dreimal gesprochen;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name der Funkstelle, die die Meldung aussendet, dreimal gesprochen;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung der Funkstelle, die die Meldung aussendet.

Das weitere Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

- Die Uhrzeit der Aufgabe der Meldung;
- die Worte „SILENCE FINI“ [ausgesprochen ßilaanß finih].

4.2.2 Dringlichkeitsfall

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

Dringlichkeitsverfahren

Der Dringlichkeitsanruf ist wie folgt zu gestalten:

- das Dringlichkeitszeichen „PAN PAN“ [ausgesprochen pann-pann], dreimal gesprochen;
- der Name der angerufenen Funkstelle oder „ALL STATIONS“, dreimal gesprochen;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name der Funkstelle, die die Dringlichkeitsmeldung aussendet, dreimal gesprochen;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung der Funkstelle.

Das weitere Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

- Dringlichkeitsmeldung (Inhalt des Dringlichkeitsanrufs mit Angabe der Position usw.).

4.2.3 Sicherheitsmeldung

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

Die Sicherheitsmeldung ist wie folgt zu gestalten:

- das Sicherheitszeichen „SECURITE“ [ausgesprochen ßehküriteh], dreimal gesprochen;
- der Name der angerufenen Funkstelle oder „ALL STATIONS“, dreimal gesprochen;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name der Funkstelle, die die Sicherheitsmeldung aussendet, dreimal gesprochen;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung.

Das weitere Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

- Sicherheitsmeldung.

4.2.4 Routinegespräch

Richtung Schiff-Land und Schiff-Schiff

- Der Name der angerufenen Station (höchstens dreimal);
- die Worte „THIS IS“ oder „HIER IST“;
- die Art des Schiffes und
- der Name des anrufenden Schiffes (höchstens dreimal);
- Position des Schiffes;
- Fahrtrichtung (im Hafen evtl. nicht erforderlich);
- Gesprächsgegenstand.

Richtung Land-Schiff

- Der Name der angerufenen Station (höchstens dreimal) oder
- die Worte „ALL STATIONS“ oder „AN ALLE FUNKSTELLEN“ (höchstens dreimal);
- die Worte „THIS IS“ oder „HIER IST“;
- der Name der anrufenden Funkstelle an Land (höchstens dreimal);
- der Gesprächsgegenstand.

Bei guter Verständigung sind beim Anruf der Name der angerufenen Funkstelle einmal und der Name der anrufenden Funkstelle oder Art und Name des anrufenden Schiffs zweimal zu nennen.

Nach Herstellen der Verbindung ist es ausreichend, den Namen der Schiffsfunkstelle oder der Funkstelle an Land nur einmal zu nennen.

5. Buchstabiertafel, Gesprächsbeispiele

Wenn es erforderlich ist, Rufzeichen, Abkürzungen oder Wörter zu buchstabieren, ist nachstehende Buchstabiertafel anzuwenden.

Durchzugebender Buchstabe	Schlüsselwort	Aussprache des Schlüsselwortes[3]
A	Alfa	**AL** FAH
B	Bravo	**BRA** WO
C	Charlie	**TSCHA** LI
D	Delta	**DEL** TAH
E	Echo	**ECK** O
F	Foxtrot	**FOX** TROTT
G	Golf	**GOLF**
H	Hotel	HO **TELL**
I	India	**IN** DI AH
J	Juliett	**JUH** LI **ETT**
K	Kilo	**KI** LO
L	Lima	**LI** MAH
M	Mike	MEIK
N	November	NO **WEMM** BER
O	Oscar	**OSS** KAR
P	Papa	PA **PAH**
Q	Quebec	KI **BECK**
R	Romeo	**RO** MIO
S	Sierra	SSI **ER** RAH
T	Tango	**TANG** GO
U	Uniform	**JU** NI FORM
V	Victor	**WICK TAR**
W	Whiskey	**OUISS** KI
X	X-ray	**EX** REY
Y	Yankee	**JENG** KI
Z	Zoulou	**SUH** LUH

Wenn es erforderlich ist, Zahlen oder Zeichen zu buchstabieren, ist nachstehende Tafel anzuwenden. Es wird außerdem empfohlen, Zahlen in einzelnen Ziffern durchzugeben (12 kann als 1-2, ausgesprochen „OU-NAH-OUANN BIS-SO-TOU“, durchgegeben werden).

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

[3] Die betonten Silben sind fett gedruckt.

[4] Alle Silben werden gleich betont.

Beispiele	Exemples	Voorbeelden	Примеры
5.1 Notverkehr	**5.1 Communications de détresse**	**5.1 Noodverkeer**	**5.1 Радиообмен в случае бедствия**
1. Beispiel:	*1. Exemple :*	*1. Voorbeeld:*	*1-й пример*:
Gütermotorschiff „Karin“ ruft auf Kanal 18 des Verkehrskreises Nautische Information die Revierzentrale Oberwesel und bittet nach Kollision wie folgt um Hilfe:	*L'automoteur ordinaire « Karin » appelle la centrale de secteur d'Oberwesel (Oberwesel Revierzentrale) sur la voie 18 du réseau Informations nautiques et demande de l'aide après une collision :*	*Motorvrachtschip ‘Karin’ roept via kanaal 18 (nautische informatie) de verkeerscentrale Oberwesel op en verzoekt hulp na een aanvaring als volgt:*	*Самоходное грузовое судно "Карин" на канале 18 сети для навигационной информации вызывает зональную станцию надзора за движением Обервезель и просит о помощи после столкновения:*
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY**	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY**	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY**
THIS IS	**THIS IS**	**THIS IS**	**THIS IS**
Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin	Самоходное грузовое судно Карин, самоходное грузовое судно Карин, самоходное грузовое судно Карин
FM 1234	FM 1234	FM 1234	FM 1234
MAYDAY	**MAYDAY**	**MAYDAY**	**MAYDAY**
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin	Самоходное грузовое судно Карин
FM 1234	FM 1234	FM 1234	FM 1234
Zu Tal im Raum Mannheim	Avalant près Mannheim	Afvarend in de omgeving van Mannheim	идущее вниз по течению возле Маннгейма
Rheinkilometer 424,30	p.k. 424,30	Rijnkilometer 424,30	на 424,30 км (Рейн)
Habe Kollision mit einem Tankmotorschiff	Suis entré en collision avec un automoteur-citerne	Heb een aanvaring met een motortankschip	столкнулось с наливным судном
Ladung läuft aus	De la cargaison s'écoule	Lading komt vrij	Утечка груза

Feuergefahr Bitte leiten Sie die erforderlichen Maßnahmen ein	Danger d'incendie Prenez les mesures nécessaires	Brandgevaar Verzoek de noodzakelijke maatregelen in gang te zetten	Опасность пожара Примите нужные меры
Antwort der Revierzentrale Oberwesel	*La centrale de secteur d'Oberwesel répond :*	*Antwoord van de verkeerscentrale Oberwesel:*	*Ответ зональной станции надзора за движением Обервезель:*
MAYDAY Gütermotorschiff Karin **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale RECEIVED MAYDAY	**MAYDAY** Automoteur ordinaire Karin **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale RECEIVED MAYDAY	**MAYDAY** Motorvrachtschip Karin **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale RECEIVED MAYDAY	**MAYDAY** самоходное грузовое судно Карин **THIS IS** Обервезель Ревирцентрале RECEIVED MAYDAY
Die Revierzentrale Oberwesel wird dann die Schifffahrt wie folgt informieren:	*La centrale de secteur d'Oberwesel informe alors la navigation :*	*De verkeerscentrale Oberwesel zal vervolgens de scheepvaart als volgt informeren*	*Зональная станция надзора за движением Обервезель информирует далее судоходство:*
MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY **ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS** **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel	**MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY** **ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS** **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel	**MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY** **ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS** **THIS IS** Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel	**MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY** **ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS** **THIS IS** Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале Позывной зональной станции надзора за движением Обервезель

Schiffskollision im Raum Mannheim bei Rheinkilometer 424,30 zwischen Gütermotorschiff Karin und Tankmotorschiff	Collision près de Mannheim p.k. 424,30 entre l'automoteur ordinaire Karin et un automoteur-citerne	Aanvaring in de omgeving van Mannheim ter hoogte van Rijnkilometer 424,30 tussen motorvrachtschip Karin en motortankschip	Столкновение судов возле Маннгейма у 424,30 км Рейна между самоходным грузовым судном Карин и наливным судном
Tankmotorschiff verliert Ladung	L'automoteur-citerne perd de la cargaison	Motortankschip verliest lading	Утечка груза с наливного судна
Benzin läuft aus	De l'essence s'écoule	Benzine komt vrij	Утечка бензина
Schifffahrt vom Rheinkilometer 423,00 bis Rheinkilometer 431,00 bis auf weiteres gesperrt	La navigation est interrompue jusqu'à nouvel ordre du p.k. 423,00 au p.k. 431,00	Scheepvaart van Rijnkilometer 423,00 tot Rijnkilometer 431,00 tot nader order gestremd	Судоходство между 423,00 – 431,00 км Рейна прекращено до получения новых инструкций
Nach Beendigung des Notfalls wird die Revierzentrale Oberwesel die Schifffahrt wie folgt informieren:	*À la fin de la situation de détresse, la centrale de secteur d'Oberwesel informe la navigation comme suit :*	*Nadat het noodgeval is opgelost, zal de verkeerscentrale Oberwesel de scheepvaart als volgt informeren:*	*После завершения случая бедствия зональная станция надзора за движением Обервезель проинформирует судоходство следующим образом:*
MAYDAY	**MAYDAY**	**MAYDAY**	**MAYDAY**
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**
THIS IS	**THIS IS**	THIS IS	**THIS IS**
Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале
Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel	Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel	Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel	Позывной зональной станции надзора за движением Обервезель
10 Uhr 15	10 heures 15	10.15 uur	10 часов 15 минут
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin	самоходное грузовое судно Карин

Rufzeichen FM 1234 SILENCE FINI	Indicatif d'appel FM 1234 SILENCE FINI	Oproepcode FM 1234 SILENCE FINI	позывной FM 1234 SILENCE FINI
2. Beispiel:	*2. Exemple :*	*2. Voorbeeld:*	*2-й пример*
Tankmotorschiff „Corinna" ruft wie folgt auf Kanal 10 im Verkehrskreis Schiff-Schiff andere Schiffe und teilt mit, dass eine Person über Bord gefallen ist.	*L'automoteur-citerne « Corinna » appelle comme suit d'autres bateaux sur la voie 10 du réseau Bateau-Bateau et informe qu'un homme est tombé par-dessus bord.*	*Motortankschip 'Corinna' roept als volgt via kanaal 10 (schip-schip) andere schepen op en deelt mee dat er een man overboord is.*	*Самоходное наливное судно "Коринна" на канале 10 сети судно - судно вызывает другие суда и сообщает "человек за бортом".*
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY **THIS IS**	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY** **THIS IS**	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY** **THIS IS**	**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY** **THIS IS**
Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna	самоходное наливное судно Коринна, самоходное наливное судно Коринна, самоходное наливное судно Коринна
OED4711	OED4711	OED4711	OED4711
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna	самоходное наливное судно Коринна
OED4711	OED4711	OED4711	OED4711
Zu Tal bei Donaukilometer 1501,35	Avalant près du p.k. danubien 1501,35	Afvarend bij Donaukilometer 1501,35	идущее вниз по течению Дуная на 1501,35 км
Mann über Bord	Homme à la mer	Man overboord	Человек за бортом
Fahrt einstellen	Interrompre la navigation	Stoppen	Прекратить судоходство
Weitere Informationen folgen	Suivre les informations ultérieures	Verdere informatie volgt	Направим дополнительную информацию

Nach Beendigung des Notfalls wird das Tankmotorschiff Corinna die Schifffahrt wie folgt unterrichten:	*À la fin de la situation de détresse, l'automoteur-citerne Corinna informe la navigation comme suit :*	*Nadat het noodgeval is opgelost, zal tankmotorschip 'Corinna' de scheepvaart als volgt berichten:*	*После завершения случая бедствия самоходное наливное судно "Коринна" сообщает судоходству следующее:*
MAYDAY	**MAYDAY**	**MAYDAY**	**MAYDAY**
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**
THIS IS	**THIS IS**	**THIS IS**	**THIS IS**
Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna	самоходное наливное судно Коринна
OED4711	OED4711	OED4711	OED4711
10 Uhr 15	10 heures 15	10.15 uur	10 часов 15 мин.
Tankmotorschiff Corinna	Automoteur-citerne Corinna	Motortankschip Corinna	самоходное наливное судно Коринна
OED4711	OED4711	OED4711	OED4711
SILENCE FINI	SILENCE FINI	SILENCE FINI	SILENCE FINI

5.2 Dringlichkeitsverkehr	5.2 Communications d'urgence	5.2 Spoedverkeer	5.2 Радиообмен в случае срочности
Beispiel:	*Exemple :*	*Voorbeeld:*	*Пример:*
Gütermotorschiff „Mara“ benötigt ärztliche Hilfe an Bord (keine Lebensgefahr) und bittet auf Kanal 22 im Verkehrskreis Nautische Information die Revierzentrale Duisburg wie folgt um Hilfe:	*L'automoteur ordinaire « Mara » a besoin d'aide médicale à bord (pas de danger de mort) et demande de l'aide à la centrale de secteur de Duisbourg (Duisburg Revierzentrale) sur la voie 22 du réseau Informations nautiques :*	*Motorvrachtschip 'Mara' heeft aan boord medische hulp nodig (geen levensgevaar) en vraagt op kanaal 22 (nautische informatie) de verkeerscentrale Duisburg als volgt om hulp:*	*Самоходному грузовому судну "Мара" требуется медицинская помощь на борту (нет опасности для жизни); оно просит от зональной станции надзора за движением Дуисбург помощи на канале 22 сети для навигационной информации:*
PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN	**PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN**	**PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN**	**PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN**
Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале
THIS IS	**THIS IS**	**THIS IS**	**THIS IS**
Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara	Automoteur ordinaire Mara, Automoteur ordinaire, Mara, Automoteur ordinaire Mara	Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara	самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара
OED1147	OED1147	OED1147	OED1147
Zu Tal bei Rheinkilometer 805,75	Avalant près du p.k. 805,75	Afvarend bij Rijnkilometer 805,75	идущее вниз по течению Рейна на 805,75 км
Erbitte ärztliche Hilfe	Demande de l'aide médicale	Verzoek medische hulp	просит о медицинской помощи
Matrose verletzt, vermutlich Armbruch	Matelot blessé, probablement fracture du bras	Matroos gewond, vermoedelijk gebroken arm	Матрос ранен, вероятно, рука сломана
Antwort der Revierzentrale Duisburg:	*Réponse de la centrale de secteur de Duisbourg :*	*Antwoord van de verkeerscentrale Duisburg:*	*Ответ зональной станции надзора за движением Дуисбург:*
PAN PAN	**PAN PAN**	**PAN PAN**	**PAN PAN**

Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff, Mara Gütermotorschiff Mara	Automoteur ordinaire Mara, Automoteur ordinaire Mara, Automoteur ordinaire Mara	Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara	самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара
OED1147	OED1147	OED1147	OED1147
THIS IS	**THIS IS**	**THIS IS**	**THIS IS**
Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале
Habe verstanden	J'ai compris	Ik heb u begrepen	Понял вас
Verständige Krankenwagen	J'appelle une ambulance	Ambulance wordt opgeroepen	Вызываю машину скорой помощи
Teile Ihnen mit, wo Krankenwagen eintrifft	Je vous informerai du lieu où l'ambulance vous attend	Deel u mee, waar de ambulance zal aankomen	Проинформирую вас о месте, где вас ждет машина скорой помощи
Bitte bleiben Sie auf Empfang	Restez à l'écoute	Blijft u uitluisteren op dit kanaal	Продолжайте прием
5.3 Sicherheitsmeldung	**5.3 Message de sécurité**	**5.3 Veiligheidsbericht**	**5.3 Сообщение безопасности**
Beispiel:	*Exemple :*	*Voorbeeld:*	*Пример:*
Der Verkehrsposten Dordrecht warnt die Schifffahrt auf dem Blockkanal 19 des Verkehrskreises Nautische Information vor dichtem Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas wie folgt:	*Le poste de trafic de Dordrecht (Dordrecht verkeerspost) avertit la navigation sur la voie imposée 19 du réseau Informations nautiques d'un épais brouillard sur l'Oude Maas (Vieille Meuse) dans le secteur de Dordrecht :*	*Verkeerspost Dordrecht waarschuwt op het blokkanaal 19 (nautische informatie) voor dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht als volgt:*	*Пункт надзора за движением Дордрехт (verkeerspos Dordrecht) на совмещенном канале 19 сети навигационной информации предупреждает судоходство о том, что на реке Оуде Маас на участке Дордрехт густой туман:*
SECURITE, SECURITE, SECURITE	**SECURITE, SECURITE, SECURITE**	**SECURITE, SECURITE, SECURITE**	**SECURITE, SECURITE, SECURITE**
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**	**ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS**
THIS IS	**THIS IS**	**THIS IS**	**THIS IS**

Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Дордрехт феркерспост, Дордрехт феркерспост, Дордрехт феркерспост
Dichter Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas	Épais brouillard dans le secteur de Dordrecht sur l'Oude Maas	Dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht	Густой туман на участке Дордрехт на реке Оуде Маас
Sichtweite etwa 50 Meter	Visibilité de 50 m environ	Zicht ongeveer 50 meter	Видимость примерно 50 метров
5.4 Routinegespräch	**5.4 Conversation de routine**	**5.4 Overig verkeer**	**5.4 Обычные переговоры**
1. Beispiel:	*1. Exemple :*	*1. Voorbeeld:*	*1-й пример:*
Tankmotorschiff „Sylvia“ erkundigt sich auf Kanal 22 bei der Schleuse Birsfelden, ob die Einfahrt in den oberen Schleusenvorhafen frei ist:	*L'automoteur-citerne « Sylvia » se renseigne sur la voie 22 auprès de l'écluse de Birsfelden (Birsfelden Schleuse) pour savoir si l'entrée dans le garage amont de l'écluse est libre :*	*Motortankschip ‘Sylvia’ meldt zich op kanaal 22 bij de sluis Birsfelden en vraagt of de invaart in de bovenvoorhaven vrij is:*	*Самоходное наливное судно "Сильвия" на канале 22 просит шлюз Бирсфельден сообщить, свободен ли вход в аванпорт верхнего бьефа шлюза:*
Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal)	Birsfelden Schleuse (trois fois au plus)	Birsfelden sluis (maximaal drie maal)	Бирсфельден Шлейзе (не более трех раз)
„THIS IS“ oder „HIER IST”	“THIS IS“ ou “ICI“	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus)	Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal)	самоходное наливное судно Сильвия (не более трех раз)
Beladen zu Tal bei Grenzach	Chargé, avalant près de Grenzach	Geladen afvarend bij Grenzach	груженое, идущее вниз возле Гренцах
Ist die Einfahrt in den Schleusenvorhafen frei?	L'entrée dans le garage de l'écluse est-elle libre ?	Is de invaart in de voorhaven vrij?	Можем ли мы войти в аванпорт шлюза?
Bitte kommen	À vous	Over	Приём
Die Schleuse Birsfelden antwortet wie folgt:	*L'écluse de Birsfelden répond comme suit :*	*Sluis Birsfelden antwoordt als volgt:*	*Шлюз Бирсфельден отвечает:*

Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus)	Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal)	Самоходное наливное судно Сильвия (не более трех раз)
„THIS IS“ oder „HIER IST”	“THIS IS” ou ”ICI”	"THIS IS" of "DIT IS"	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal)	Birsfelden Schleuse (trois fois au plus)	Birsfelden sluis (maximaal drie maal)	Бирсфельден Шлейзе (не более трех раз)
Die Einfahrt ist frei.	L'entrée est libre.	De invaart is vrij.	Вход в шлюз свободен
Bitte kommen	À vous	Over	Приём
Bestätigung durch die Schiffsfunkstelle wie folgt:	*Accusé de réception de la station de bateau :*	*Bevestiging door het scheepsstation is als volgt:*	*Судовая радиостанция подтверждает прием следующим образом:*
Birsfelden Schleuse	Birsfelden Schleuse	Birsfelden sluis	Бирсфельден Шлейзе
„THIS IS“ oder „HIER IST”	“THIS IS” ou “ICI”	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Sylvia	Automoteur-citerne Sylvia	Motortankschip Sylvia	самоходное наливное судно Сильвия
Habe verstanden	J'ai compris	Begrepen	Понял вас
Einfahrt ist frei.	L'entrée est libre.	Invaart vrij.	Вход свободен
Ende	Fin	Uit	Конец связи
2. Beispiel:	*2. Exemple :*	*2. Voorbeeld:*	*2-й пример*
Schleuse Hasselt gibt auf Kanal 20 folgende Meldung durch:	*L'écluse de Hasselt (Hasselt sluis) adresse un message sur la voie 20 :*	*Sluis Hasselt geeft op kanaal 20 de volgende melding door:*	*Шлюз Хассельт передает нижеследующее сообщение на канале 20:*
„ALL STATIONS“ oder „An alle Schiffsfunkstellen“ (höchstens dreimal)	« ALL STATIONS » ou « A toutes les stations de bateau » (trois fois au plus)	“ALL STATIONS” of “aan alle scheepsstations” (maximaal drie maal)	"ALL STATIONS" или "Всем судовым радиостанциям" (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"

Hasselt sluis (höchstens dreimal)	Hasselt sluis (trois fois au plus)	Hasselt sluis (maximaal drie maal)	Хассельт слюис (не более трех раз)
Auf dem Albertkanal findet ab 18.30 Uhr unterhalb der Schleuse eine Wassersportveranstaltung statt. Die Schifffahrt ist daher von 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr gesperrt.	Sur le Canal Albert aura lieu à partir de 18.30 heures une manifestation sportive à l'aval de l'écluse. La navigation sera interrompue de 18.00 à 20.00 heures.	Op het Albertkanaal vindt vanaf 18.30 uur beneden de sluis een watersportmanifestatie plaats. De scheepvaart is tussen 18.00 en 20.00 uur gestremd.	На канале Альберт ниже шлюза с 18.30 часов проводится водноспортивное мероприятие. По этой причине судоходство прекращено с 18.00 до 20.00 часов.
Ende	Fin	Uit	Конец связи
3. Beispiel:	*3. Exemple :*	*3. Voorbeeld:*	*3-й пример:*
Tankmotorschiff „Britta“ fährt auf dem Main auf die Mainmündung zu und fragt auf Kanal 10 des Verkehrskreises Schiff-Schiff wie folgt nach Schifffahrt auf dem Rhein:	*L'automoteur-citerne « Britta » sort du Main et demande comme suit sur la voie 10 s'il y a de la navigation sur le Rhin :*	*Motortankschip 'Britta', afvarend op de Main, vraagt via kanaal 10 (schip-schip) of er zich scheepvaart op de Rijn bevindt:*	*Самоходное наливное судно "Бритта", двигаясь по реке Майн в направлении устья Майна, запрашивает на канале 10 сети судно – судно информацию о движении судов по Рейну:*
„ALL STATIONS im Bereich der Mainmündung“ oder „An alle Schiffsfunkstellen im Bereich der Mainmündung“ (höchstens dreimal)	« ALL STATIONS dans le secteur de l'embouchure du Main » ou « À toutes les stations de bateau dans le secteur de l'embouchure du Main » (trois fois au plus)	“ALL STATIONS in de nabijheid van de monding van de Main” of “Aan alle scheepsstations in de nabijheid van de monding van de Main” (maximaal drie maal)	"ALL STATIONS в зоне устья Майна" или "Всем судовым радиостанциям в зоне устья Майна" (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)	Motortankschip Britta (maximaal drie maal)	Самоходное наливное судно Бритта (не более трех раз)
Zu Tal auf dem Main, ca. 1 Kilometer vor der Mündung.	Avalant sur le Main à environ 1 km avant l'embouchure.	Afvarend op de Main, ongeveer 1 kilometer voor de monding.	Идущее вниз по течению по Майну примерно в 1 км от устья.
Möchte zu Berg auf den Rhein	Veux monter le Rhin	Ga in de opvaart	Хочет следовать вверх против течения по Рейну.
Ist Berg- oder Talfahrt in der Nähe?	Y a-t-il des montants ou des avalants dans le voisinage ?	Is er op- of afvaart in de directe omgeving?	Имеются ли вблизи идущие вверх или вниз суда?

Bitte kommen	À vous	Over	Приём
Gütermotorschiff „Tanja“ antwortet wie folgt:	*L'automoteur ordinaire « Tanja » répond comme suit :*	*Motorvrachtschip ‘Tanja’ antwoordt als volgt:*	*Самоходное грузовое судно "Таня" отвечает следующим образом:*
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)	Motortankschip Britta (maximaal drie maal)	Самоходное наливное судно Бритта (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST”	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal)	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)	Motorvrachtschip Tanja (maximaal drie maal)	Самоходное грузовое судно Таня (не более трех раз)
Zu Berg 500 Meter unterhalb der Mainmündung	Montant à 500 m à l'aval de l'embouchure du Main	Opvarend 500 meter beneden de monding van de Main	идущее вверх против течения на 500 м ниже устья реки Майн
Keine Schifffahrt	Pas d'autre navigation	Geen scheepvaart	Нет других судов
Bitte kommen	À vous	Over	Приём
Tankmotorschiff Britta bestätigt wie folgt:	*L'automoteur-citerne Britta accuse réception comme suit :*	*Motortankschip Britta bevestigt als volgt:*	*Самоходное наливное судно "Бритта" подтверждает прием сообщения следующим образом:*
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal)	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus)	Motorvrachtschip Tanja (maximaal drie maal)	Самоходное грузовое судно Таня (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST”	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of “DIT IS”	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Britta	Automoteur-citerne Britta	Motortankschip Britta	Самоходное наливное судно Бритта
Habe verstanden Danke	J'ai compris, merci	Begrepen. Dank u	Понял вас, спасибо
Gute Fahrt	Bonne route	Goede vaart	Доброго пути
Ende	Fin	Uit	Конец связи

6. Fernmeldegeheimnis

In der VO Funk verpflichten sich die Verwaltungen, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um Folgendes verbieten und ahnden zu lassen:

a) das Abhören von Sprechfunkgesprächen, die nicht zur allgemeinen Verwendung durch die Öffentlichkeit bestimmt sind, ohne dass hierfür eine Genehmigung vorliegt;

b) die Bekanntgabe des Inhalts oder auch nur der Existenz von Informationen gleich welcher Art, die durch das Abhören der unter Buchstabe a bezeichneten Sprechfunkgespräche beschafft wurden, und deren Veröffentlichung oder wie auch immer geartete Verwendung, ohne dass hierfür eine Genehmigung vorliegt.

7. Website der Regionalen Vereinbarung „RAINWAT“

Zur Bereitstellung von Informationen für die Verkehrszentralen sowie zu Zwecken der öffentlichen Information ist eine Website eingerichtet worden:

http://www.rainwat.bipt.be.

Auf der Website findet sich ein Verzeichnis der administrativen Ansprechstellen der Länder, die die Regionale Vereinbarung unterzeichnet haben. Die als Ansprechstellen genannten Personen sind für die Beantwortung aller Fragen zum Binnenschifffahrtsfunk zuständig.

Von der Website kann auch die neueste gültige Fassung der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk heruntergeladen werden.