

Mitteilungen für Seefunkstellen und Schiffsfunkstellen

(Erscheinen bei Bedarf)

Bearbeitet bei der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (Reg TP)
Außenstelle Hamburg. Die Herausgabe der MfS erfolgt im Auftrag des Bundesministeriums
für Wirtschaft und Technologie, Bonn.

Nachdruck - auch auszugsweise - mit Quellenangabe gestattet

Jahrgang 2001

Hamburg, November 2001

Heft 1

Inhalt:

1. Allgemeine Informationen

- 1.1 Mitteilungen für Seefunkstellen und Schiffsfunkstellen (MfS)
- 1.2 Frequenzzuteilungsurkunden
- 1.3 Gebühren und Beiträge für Frequenzzuteilungen im Seefunkdienst und Binnenschiffahrtfunk
- 1.4 Art des Funkverkehrs
- 1.5 Mitführen von Informationen für die Durchführung des Seefunkdienstes bzw. Binnenschiffahrtfunks an Bord von Schiffen
- 1.6 Funkzeugnisse für den Seefunkdienst und den Binnenschiffahrtfunk

2. Informationen zum UKW-Seefunkdienst

- 2.1 Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)
- 2.2 Sprechfunkverfahren im GMDSS
- 2.3 Wie sollen sich Seefunkstellen verhalten, wenn sie den DSC-Notalarm eines Schiffes empfangen haben?
- 2.4 Küstenwache und SAR

3. Binnenschiffahrtfunk

- 3.1 Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk
- 3.2 Handbuch Binnenschiffahrtfunk

4. Anlagen

- 4.1 Anlage 1 – Flussdiagramm: Maßnahmen des Schiffes beim Empfang eines DSC-Notalarms auf UKW / Grenzwelle
- 4.2 Anlage 2 – Flussdiagramm: Maßnahmen des Schiffes beim Empfang eines DSC-Notalarms auf Kurzwelle

1. Allgemeine Informationen

1.1 Mitteilungen für Seefunkstellen und Schiffsfunkstellen (MfS)

Die Bezeichnung für die Mitteilungen für Seefunkstellen (MfS) ist seit der Ausgabe 01/1999 in „Mitteilungen für Seefunkstellen und Schiffsfunkstellen“ (MfS) geändert worden.

Die MfS werden bei der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (Reg TP), Außenstelle Hamburg, bearbeitet und im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie herausgegeben. Die Mitteilungen erscheinen bei Bedarf.

Inhabern von Frequenzuteilungen für Seefunkstellen oder Schiffsfunkstellen werden die Mitteilungen bei Erscheinen übersandt.

1.2 Frequenzuteilungsurkunden

Voraussetzung für die Teilnahme am Seefunkdienst bzw. Binnenschiffahrtfunk ist der Besitz einer Frequenzuteilungsurkunde zum Betreiben der an Bord eines Schiffes installierten See- oder Schiffsfunkstelle.

Die Frequenzuteilungsurkunde entspricht sowohl für den Seefunk als auch für den Binnenschiffahrtfunk inhaltlich der international geforderten Genehmigungsurkunde zum Errichten und Betreiben einer See- bzw. Schiffsfunkstelle (Ship Station Licence).

Für Seefunkstellen wird die Frequenzuteilungsurkunde auf Antrag von der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (Reg TP), Außenstelle Hamburg, ausgestellt. Das gilt auch dann, wenn Seefunkstellen zusätzlich mit einer Binnenschiffahrtfunkanlage ausgerüstet werden und hierfür eine ATIS-Nummer benötigen oder für die Fälle, wo kombinierte Funkanlagen installiert werden, die je nach Bedarf manuell auf Seefunk oder Binnenschiffahrtfunk umschaltbar sind.

Wasserfahrzeuge, die ausschließlich mit Binnenschiffahrtfunkanlagen ausgerüstet werden, erhalten ihre Frequenzuteilungsurkunde und die ATIS-Nummer auf Antrag von der Reg TP, Außenstelle Mülheim.

Eine Frequenzuteilung ist auch dann erforderlich, wenn die See- oder Schiffsfunkstellen nur im Notfall betrieben werden sollen. Die gesetzliche Grundlage hierfür ist in §47 Abs. 1 TKG (Telekommunikationsgesetz vom 25. Juli 1996, BGBl I S. 1120) gegeben.

Was beinhaltet die Frequenzuteilung?

Die Frequenzuteilung beinhaltet

- a) die Erlaubnis zur Teilnahme am nationalen und internationalen Seefunkdienst bzw. regional vereinbarten Binnenschiffahrtfunk auf den Frequenzen bzw. Frequenzbereichen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit den beantragten Funkgeräten stehen. D.h., wenn mit der Antragstellung z.B. der Betrieb einer UKW-See- oder Schiffsfunkstelle beabsichtigt ist, dann beinhaltet die Frequenzuteilung die Genehmigung der Nutzung des gesamten UKW-Frequenzspektrums für den See- bzw. Binnenschiffahrtfunk unter den national, regional und international vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen.
- b) den Namen des Schiffes, das Rufzeichen und eventuell weitere Kennungen (MMSI-Nummer, Satelliten-ID, Selektivrufnummer und ATIS-Kennung) für die Seefunkstelle bzw. Schiffsfunkstelle.
Die Registrierung des Schiffsnamens und der vergebenen Rufzeichen und Ken-

nungen erfolgt in der Datenbank der Reg TP und im Falle der Seefunkstellen im Interesse der Schiffssicherheit bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) im Seenotleitzentrum (MRCC Bremen) sowie international bei der ITU (Internationale Fernmeldeunion) in Genf.

- c) den Namen des Inhabers der Frequenzzuteilung
- d) bei Seefunkstellen Angaben über Dienststunden (z.B. die Bezeichnung „HX“ bei nicht vorgegebenen Zeiten) und die Art des Funkverkehrs sowie bei Schiffsfunkstellen allgemeine Merkmale der technischen Einrichtung an Bord des Schiffes. Bei Seefunkstellen für den öffentlichen Funkverkehr enthält die Frequenzzuteilung auch die Kennung der Abrechnungsgesellschaft für den entgeltpflichtigen Nachrichtenaustausch (z.B. DP01, DP04, DP07, NL01 usw.). Grundlage der Angabe einer Abrechnungskennung ist der zwischen dem Frequenzzuteilungsinhaber und der jeweiligen Abrechnungsgesellschaft geschlossene Vertrag.

1.3 Gebühren und Beiträge für Frequenzzuteilungen im Seefunkdienst und Binnenschiffahrtfunk (Änderungen mit Stand: 01.01.2003)

Für folgende Leistungen der Reg TP werden aufgrund der Frequenzgebührenverordnung (FGebV) vom 21.05.1997 (zuletzt geändert am 18.12.2002) **einmalige** Gebühren erhoben.

Frequenzzuteilung für die Teilnahme am Seefunk und/oder Binnenschiffahrtfunk	130.00 €
Erstellen einer Zweitschrift einer Urkunde	60.00 €
Änderung einer Frequenzzuteilungsurkunde	60.00 €

Gemäß der Frequenznutzungsbeitragsverordnung (FBeitrV) vom 13.12.2000 mit Änderungen vom 13.12.2001 und 24.06.2002 werden **Jahresbeiträge** erhoben.

Beitrag für eine Seefunkstelle und/oder Schiffsfunkstelle im Jahr 2000	19.20 DM	(9.82 €)
Beitrag für eine Seefunkstelle und/oder Schiffsfunkstelle im Jahr 2001	15.20 DM	(7.77 €)
Beitrag für eine Seefunkstelle und/oder Schiffsfunkstelle im Jahr 2002	13.60 €	

Die Jahresbeiträge für 2000, 2001 und 2002 werden für bestehende See- und Schiffsfunkstellen zu einem späteren Zeitpunkt erhoben.

Bei Rückfragen zu den Beitrags- und Gebührenbescheiden wenden Sie sich bitte an:

Seefunk:

Reg TP, ASt Hamburg
Sachsenstraße 12+14
20097 Hamburg

Telefon: (0 40) 2 36 55-3 21 bis -3 29 oder -3 33

Telefax: (0 40) 2 36 55-1 82

Binnenschiffahrtfunk:

Reg TP, ASt Mülheim
Aktienstraße 1-7
45473 Mülheim/Ruhr

Telefon: (02 08) 45 07-2 52 oder -2 82

Telefax: (02 08) 45 07-1 81

1.4 Art des Funkverkehrs bei Seefunkstellen

In Verbindung mit einer Frequenzzuteilung wird durch die Angabe der Art des Funkverkehrs bei einer Seefunkstelle international deutlich gemacht, ob die Funkstelle der Allgemeinheit für einen uneingeschränkten öffentlichen Nachrichtenaustausch zur Verfügung steht, d.h., ob Funkverkehr in Richtung Schiff-Land und Land-Schiff über die öffentlichen Fernmeldenetze gestattet ist.

Funkstellen für den **öffentlichen Nachrichtenaustausch** werden mit **CP** bezeichnet. Diese Funkstellen besitzen eine Abrechnungskennung für den entgeltpflichtigen Nachrichtenaustausch. Daneben sind die Funkstellen berechtigt, Funkverkehr mit Küstenfunkstellen des Revier- und Hafenfunkdienstes, Schiff-Schiff-Verkehr, Funkverkehr an Bord sowie Not- und Sicherheitsfunkverkehr durchzuführen.

Funkstellen für den **beschränkt öffentlichen Nachrichtenaustausch** werden mit **CR** bezeichnet.

Diese Funkstellen sind berechtigt, Funkverkehr mit Küstenfunkstellen des Revier- und Hafenfunkdienstes abzuwickeln sowie Schiff-Schiff-Verkehr, Funkverkehr an Bord und Not- und Sicherheitsverkehr durchzuführen.

Der Funkverkehr mit Küstenfunkstellen des Hafen- und Revierfunkdienstes ist **nichtöffentlicher Funkverkehr**. Es ist untersagt, den nichtöffentlichen Funkverkehr über Verbindungen des öffentlichen Netzes zu leiten. Funkstellen, die nur für den Austausch von Nachrichten zugelassen sind, die den Schiffsbetrieb betreffen, werden mit **FP**, **CV** oder **OT** bezeichnet.

1.5 Mitführen von Informationen für die Durchführung des Seefunkdienstes bzw. Binnenschiffahrtsfunks an Bord von Schiffen

Für Schiffe unter deutscher Flagge, die der funksicherheitstechnischen Ausrüstungspflicht unterliegen und in der Seefahrt eingesetzt sind, hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) das Mitführen von Dienstwerken und Dienstbefehlen in den Mitteilungen der Nachrichten für Seefahrer (NfS) Heft 16/2000 wie folgt geregelt:

“Schiffe unter der Bundesflagge, die in der Seefahrt eingesetzt sind, müssen alle für die Durchführung des Seefunkdienstes während der bevorstehenden Reise erforderlichen Informationen mitführen. Bei der Auswahl der verfügbaren Veröffentlichungen ist zu berücksichtigen, dass neben der Seenotalarmierung über Funk, die sich in der Regel an alle See- und Küstenfunkstellen richtet, auch die Verbindungsaufnahme mit einzelnen ausgewählten Küstenfunkstellen erforderlich sein kann, z.B. zur Meldung von besonderen Ereignissen oder zur Abwicklung von Allgemeinem Funkverkehr.

An Bord der Seeschiffe sind die in Anhang S16 der Vollzugsordnung für den Funkdienst (Radio Regulations) der International Telecommunication Union (ITU) aufgeführten Dienstbehalte mitzuführen.

Für die europäischen und angrenzenden Seegebiete (s. Verzeichnis der Nautischen Karten und Bücher) werden der Nautische Funkdienst, die Seehandbücher, Vessel Traffic Services (VTS) Guide Germany und die Jachtfunkdienste Nord- und Ostsee sowie das Mittelmeer empfohlen. Außerhalb der europäischen und angrenzenden Seegebiete werden die Nautischen Funkdienste anderer Hydrographischer Dienste empfohlen.

Aktuelle Informationen für die Durchführung des Funkdienstes werden in den NfS bekannt gegeben.“

(Quelle: Nachrichten für Seefahrer (NfS), Heft 16/2000)

Gemäß Anhang S16 der Radio Regulations sollen Seefunkstellen, die mit Sprech- oder GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sind, folgende Urkunden und Dienstbehelfe mitführen:

1. Genehmigungsurkunde (Frequenzzuteilungsurkunde)
2. Entsprechendes Seefunkzeugnis desjenigen, der die Funkanlage bedient oder beaufsichtigt
3. Ein Tagebuch (Logbuch), in dem folgende Gegebenheiten mit Zeitangabe eingetragen werden:
 - a) Eine Zusammenfassung der Funkverbindungen bezüglich Not-, Dringlichkeit- und Sicherheitsverkehr
 - b) Wichtige Vorkommnisse, die den Seefunkdienst betreffen
 - c) Nach Möglichkeit die Schiffsposition mindestens einmal pro Tag
4. Die alphabetische Rufzeichenliste der Funkstellen des beweglichen Seefunkdienstes und beweglichen Seefunkdienstes über Satelliten sowie MMSI-, ID- und Selektivrufnummern-Verzeichnisse
5. Verzeichnis der Küstenfunkstellen und Küsten-Erdfunkstellen mit Angabe der Wachpläne, Frequenzen, Gebühren, Navigations- und Wetterwarnungen sowie anderer wichtiger Informationen
6. Verzeichnis der Seefunkstellen
7. Handbuch für den beweglichen Seefunkdienst und beweglichen Seefunkdienst über Satelliten

Bei Schiffen, die nicht der Funkausrüstungspflicht unterliegen, ist seitens der Verwaltung das Mitführen der Dienstbehelfe gemäß o. a. lfd. Nummern 3 bis 7 nicht vorgeschrieben.

Wie bereits im MfS-Heft 01/1999 mitgeteilt wurde, ist die Herausgabe des Handbuchs Seefunk, der UKW-Information Seefunk und des Merkblattes für den Sprechfunkverkehr auf Ultrakurzwellen (UKW) von der Deutschen Telekom AG zum 31. Dezember 1998 eingestellt worden.

Eine Neuauflage dieser Dienstbehelfe durch die Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (Reg TP) oder durch eine andere Institution wird nicht in Aussicht gestellt.

Den nichtfunkausrüstungspflichtigen Seefunkstellen wird entsprechend ihres Fahrtgebietes das Mitführen des Jachtfunkdienstes Nord- und Ostsee bzw. Mittelmeer oder der Handbücher Nautischer Funkdienst / Revierfunkdienst empfohlen. Diese Dienstwerke sind durch die Vertriebsstellen des BSH sowie über den Buchhandel und Sportboot-Ausrüster zu beziehen.

Schiffsfunkstellen und Seefunkstellen, die am Binnenschiffahrtfunk teilnehmen, müssen gemäß § 1.10 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung das Handbuch Binnenschiffahrtfunk an Bord des Schiffes mitführen. Dieses Handbuch kann über die BINNENSCHIFFFAHRTS-VERLAG GMBH, Dammstraße 15-17 in 47119 Duisburg (Ruhrort), bezogen werden.

1.6 Funkzeugnisse für den Seefunkdienst und den Binnenschiffahrtfunk

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) informierte in seinen Merkblättern für Wassersportler darüber, dass Neuregelungen bei Funkzeugnissen für den Seefunkdienst und den Binnenschiffahrtfunk geplant sind. Inzwischen wurde entschieden, dass die Regelungen der Verordnung über Seefunkzeugnisse vom 17. Juni 1992 (BGBl. Jahrgang 1992, Teil I) bis auf die Möglichkeit von Zu-

satzprüfungen zum Erwerb von GMDSS-Zeugnissen grundsätzlich bis zum 31. Dezember 2002 weiter gelten, und dass die Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post bis zu diesem Termin zuständige Prüfungsbehörde bleibt.

Die vom BMVBW herausgegebene Dritte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung (BGBl. I Nr. 46 vom 6. September 2001) enthält u.a. die neuen Festlegungen für den Erwerb, die Ausstellung und Verwaltung von Seefunkzeugnissen und regelt neue Verantwortlichkeiten in der Zuständigkeit.

Ab dem 1. Januar 2003 ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) grundsätzlich neue Erteilungsbehörde von Befähigungsnachweisen für den mobilen Seefunkdienst und den mobilen Seefunkdienst über Satelliten.

Gültigkeitsvermerke zu Seefunkzeugnissen für die Berufsschifffahrt gemäß dem STCW-Übereinkommen, der Internationalen Konvention über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW = **S**tandards of **T**raining, **C**ertification and **W**atchkeeping for Seafarers), werden bereits ab sofort auf Antrag vom BSH ausgestellt.

Zeugnisse für die Bedienung von Seefunkstellen auf Sportfahrzeugen und Schiffen, die nicht der SOLAS-Konvention unterliegen, werden ab dem 1. Januar 2003 von Prüfungsausschüssen des Deutschen Motoryachtverband e.V und des Deutschen Segler-Verband e.V ausgestellt und verwaltet.

Für den Binnenschifffahrtfunk wird es künftig ein eigenständiges Zeugnis geben, das so genannte Sprechfunkzeugnis für den Binnenschifffahrtfunk (UBI). Anhang 5 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk, Basel 6. April 2000, enthält die Bestimmungen über den Erwerb, die Ausstellung und die gegenseitige Anerkennung von Funkzeugnissen für die Bedienung von Schiffsfunkstellen.

(Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen / Referat LS 20)

2. Informationen zum UKW-Seefunkdienst

2.1 Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)

GMDSS steht für **G**lobal **M**aritime **D**istress und **S**afety **S**ystem und wird ins Deutsche übersetzt als Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem bezeichnet.

Die Einführung des neuen Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems bildete die Grundlage für die Automatisierung der Betriebsverfahren im Seefunkdienst und damit verbunden die Möglichkeit der Erhöhung der Schiffssicherheit und des Schutzes des menschlichen Lebens auf See. Die Hörwachen auf 500 kHz (Morsetelegrafie) und 2182 kHz (Sprechfunk) sind passé. Die vorgeschriebenen Betriebsabläufe im GMDSS ermöglichen es, dass innerhalb kürzester Zeit Seenotfälle bekannt gemacht und die erforderlichen optimalen Hilfsmaßnahmen ohne Zeitverzögerung eingeleitet werden können. Mittels Digitalem Selektivruf (DSC) können Notalarne mit Nachrichteninhalten, Ankündigungen von Dringlichkeits- oder Sicherheitsmeldungen und Anrufe im öffentlichen Funkverkehr kodiert ausgesendet und automatisch dekodiert empfangen werden. Auf dem Display eines Controllers wird angezeigt, wer wann aus welchem Grund gerufen hat und auf welcher Sprechfunk- oder Telexfrequenz der angekündigte Funkverkehr abgewickelt werden soll. Nach Kenntnis und interner Bestätigung der Alarmierung bzw. des Anrufs werden die Sende- Empfangsanlagen dann automatisch auf die angegebenen Frequenzen und Betriebsarten umgeschaltet.

Funkausrüstungspflichtige Schiffe müssen seit dem 1. Februar 1999 in Abhängigkeit von ihrem Fahrtgebiet (Seegebiet A1, A2, A3, A4) mit GMDSS-entsprechender Gerätetechnik ausgestattet sein.

Eignern von nicht funkausrüstungspflichtigen Schiffen, wie z.B. Besitzern von Sportfahrzeugen, wird empfohlen, den Zeitraum bis zum 1. Februar 2005 zu nutzen, um mindestens ihre herkömmliche UKW-Funkausrüstung in eine GMDSS-taugliche umzurüsten bzw. bei Funk-Erstausrüstung gleich eine UKW-DSC-Seefunkanlage zu installieren. Das sagt auch die IMO-Resolution MSC.77(69). Gemäß dieser Resolution ist für die nach SOLAS funkausrüstungspflichtigen Schiffe die Hörwache auf UKW-Kanal 16 nur noch bis zum 1. Februar 2005 vorgeschrieben.

Sollte dieser Termin durch den internationalen Schiffssicherheitsausschuss (MSC) nicht verlängert werden, dann erfolgt nach diesem Datum die ununterbrochene Hörwache im UKW-Bereich nur noch mit Hilfe des an Bord installierten automatischen Wachempfängers auf dem DSC-Kanal 70.

Wenn sich ein Schiff freiwillig mit UKW-DSC-Funkanlagen ausrüstet, dann müssen diese Funkanlagen den technischen Anforderungen der ITU-Empfehlung M.493-10 für die Geräteklassen A, B oder D entsprechen; d.h., die Anlagen müssen so beschaffen sein, dass sie unter Notfallbedingungen alle betrieblichen Anforderungen des GMDSS erfüllen.

Die grundlegenden Anforderungen an Funkgeräte im Zusammenhang mit der Antragstellung auf Frequenzzuteilung zum Betreiben einer See- und/oder Schiffsfunkstelle sowie Festlegungen über das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme von Funkanlagen auf Schiffen, die die deutsche Bundesflagge führen, sind im Gesetz über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen (FTEG) vom 31. Januar 2001 geregelt.

2.2. UKW-Sprechfunkverfahren im GMDSS

In Kapitel S VII der ITU-Radio Regulations (Vollzugsordnung für den Funkdienst) werden die allgemeinen Bestimmungen, Frequenzen, Betriebsverfahren für den Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr sowie Alarmierungszeichen im neuen Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem beschrieben.

Für alle Funkstellen des mobilen Seefunkdienstes und mobilen Seefunkdienstes über Satelliten, die die Techniken und Frequenzen des GMDSS benutzen, sind die Bestimmungen des o.a. Kapitels S VII verbindlich. (Siehe Artikel S30.4. ITU-RR)

Mit anderen Worten heißt das: „Wer eine UKW-DSC-Seefunkstelle betreibt, muss die neuen Betriebsverfahren des GMDSS kennen und anwenden.“

Die wesentlichen Änderungen im GMDSS gegenüber den herkömmlichen Betriebsverfahren im UKW-Seefunkdienst sind folgende:

1. Die Seenotalarmierung sowie die Ankündigung von Dringlichkeits- und Sicherheitsmeldungen erfolgt mittels Digitalem Selektivruf (DSC) auf Kanal 70.
2. Die grundsätzliche Sprechfunkfrequenz für den Seenot- und Sicherheitsverkehr ist 156.800 MHz (Kanal 16).
3. Die Aussendung eines Notalarms zeigt an, dass eine mobile Einheit (Schiff, Luftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug) oder eine Person von ernster und unmittelbarer Gefahr bedroht ist und sofortige Hilfe benötigt.

Letzterer Punkt ist der Grund dafür, dass im Distress-Menü des DSC-Controllers unter der Art des Notfalls auch << person over board >> ausgewählt werden kann. Und da der Seenotalarm mittels DSC an alle Funkstellen gerichtet ist, und diese nach Erhalt der Alarmierung verpflichtet sind, den Kanal 16 abzuhören, wird im Sprechfunkverfahren zu Beginn des Notverkehrs eine Verknüpfung zur bereits erfolgten DSC-Alarmierung hergestellt, indem zunächst die MMSI-Nummer des in Seenot geratenen Schiffes und danach Schiffsname und Rufzeichen einmal genannt werden. Der so ge-

nannte Notanruf im Sprechfunkverkehr (3x Mayday und 3x Schiffsname/Rufzeichen), wie er im herkömmlichen Not- und Sicherheitsfunksystem vorgesehen war, entfällt im GMDSS.

Der Sprechfunk-Notverkehr wird nach vorheriger DSC-Alarmierung wie folgt eingeleitet:

MAYDAY (1 x gesprochen)

Hier ist

- MMSI-Nummer plus Name/Rufzeichen oder andere Kennzeichnungen des Schiffes (1 x gesprochen)
- Position des Schiffes
- Art des Notfalls
- Art der gewünschten Hilfe
- Andere weitere Informationen, die die Hilfeleistung erleichtern können.

z.B.:

MAYDAY

Hier ist

- 21123450 Motorschiff Anke DAMK
- Position 61 Grad 11 Minuten Nord 007 Grad 40 Minuten Ost
- Nach Explosion Feuer in den Laderäumen
- Benötigen Unterstützung bei Brandbekämpfung
- Rauch ist giftig

OVER

Hinweis:

Ein Notalarm ist falsch, wenn er ohne Angaben darüber, dass ein Schiff oder eine Person in Not ist und sofortige Hilfe benötigt, ausgesendet wird.

Fehlalarme müssen entsprechend der ITU-EntschlieÙung 349(WRC-97) und der IMO-EntschlieÙung 814(19) wie folgt zurückgenommen werden:

An alle Funkstellen (3 x gesprochen)

Hier ist

- MMSI-Nummer plus Schiffsname/Rufzeichen (1 x gesprochen)
- Position
- Ich ziehe meinen Seenotalarm vom ... (Datum/Uhrzeit in UTC) zurück
- Kapitän
- Datum/Uhrzeit in UTC

Die anders lautende Verfahrensweise gemäß Mitteilungen für Seefunkstellen 1997, Heft 1, Punkt 1.5, wonach die Meldungen zur Zurücknahme eines Fehlalarms mit dem Dringlichkeitszeichen PANPAN (3 x gesprochen) eingeleitet werden, wird hiermit zurückgenommen.

Die Ankündigung von Dringlichkeits- und Sicherheitsmeldungen erfolgt auf Kanal 70.

Die Übermittlung von Dringlichkeits- und Sicherheitsmeldungen im UKW-Sprechfunkdienst erfolgt grundsätzlich auf Kanal 16 wie folgt:

Dringlichkeitsmeldung

PANPAN PANPAN PANPAN

An alle Funkstellen (3 x gesprochen)

Hier ist

- MMSI-Nummer plus Schiffsname/Rufzeichen oder andere Kennzeichnungen des Schiffes (1 x gesprochen)
- ... (Text der Meldung)

OVER

Sicherheitsmeldung

SECURITE SECURITE SECURITE

An alle Funkstellen (3 x gesprochen)

Hier ist

- MMSI-Nummer plus Schiffsname/Rufzeichen oder andere Kennzeichnungen des Schiffes (1 x gesprochen)
- ... (Text der Meldung)
- OVER

2.3 Wie sollen sich Seefunkstellen verhalten, wenn sie den DSC-Notalarm eines Schiffes empfangen haben?

Die Beantwortung dieser Frage ist eindeutig, wenn der Verfahrensablauf eingehalten wird, wie er im COMSAR-Circ. 25 vom 15. März 2001 beschrieben und in Flussdiagrammen (siehe Anlage 1 und Anlage 2 des MfS 01/2001) dargestellt wurde. (Quelle in englischer Sprache: BSH, Beilage zum NfS-Heft 22/2001)

Die Bestätigung eines auf UKW bzw. Grenzwelle empfangenen DSC-Notalarms mittels DSC, d.h., ein <DISTRESS ACKNOWLEDGE> darf nur durch Küstenfunkstellen und/oder Seenotleitstellen erfolgen. Von Seefunkstellen darf die Antwort auf den Empfang eines DSC-Notalarms an das Schiff in Not nur unter bestimmten Bedingungen und dann auch nur im Sprechfunkverfahren auf Kanal 16 bzw. auf 2182 kHz erfolgen.

Im UKW- und Grenzwellenfrequenzbereich gibt es auch keinen Fall, der es einem Schiff nach dem Empfang eines DSC-Notalarms erlaubt, ein <Distress Relay > mittels DSC zu senden.

Nur beim Empfang eines Seenotalarms auf Kurzwelle, der nicht innerhalb von 5 Minuten von einer Küstenfunkstelle bzw. Seenotleitstelle bestätigt oder weitergeleitet wurde, und unter der Bedingung, dass die Beobachtung der entsprechenden Kurzwellen-Sicherheitsfrequenzen für Sprechfunk und Funkfernschreiben keinen Notverkehr anzeigt, darf von einer Seefunkstelle ein Distress-Relay-Ruf ausgesendet werden. Dieser Distress-Relay-Ruf soll nicht an alle Schiffe, sondern selektiv an eine bestimmte Küstenfunkstelle gesendet werden.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass der Seenotalarm, die Bestätigung eines Seenotalarms und Notanrufe eines Schiffes im GMDSS nur mit Genehmigung des Schiffsführers gesendet werden dürfen.

2.4 Küstenwache und SAR

Zur Überwachung der deutschen Küstengewässer im Gebiet der Nord- und Ostsee werden See- und Luftfahrzeuge eingesetzt, um schiffahrtspolizeiliche- und Umweltaufgaben wahrzunehmen. Gleichzeitig übernehmen diese Fahrzeuge Aufgaben, die sich aus dem polizeilichen Grenzschutz, dem Zoll und der Fischereiaufsicht ergeben und der Unterstützung der Luftüberwachung zum Aufspüren von Ölsündern dienen.

Zur Aufgabenkoordinierung sind das Küstenwachzentrum Nordsee in Cuxhaven (Telefon: 0 47 21 5 67-3 90/1) und das Küstenwachzentrum Ostsee in Neustadt/Holstein (Telefon: 0 45 61 5 02 02/3) eingerichtet worden.

Die Fahrzeuge der Küstenwache führen die Bundesfarben sowie die Aufschrift „Küstenwache“ an der Bordwand und werden durch ein einheitliches Symbol am Schornstein bzw. an den Aufbauten gekennzeichnet.

Die Fahrzeuge sind ununterbrochen auf UKW-Kanal 16 empfangsbereit.

(Quelle: Handbuch Nautischer Funkdienst Nr. 5000, Erste Auflage Juni 2000)

Ab dem 1. Oktober 2001 ist die Lage- und Einsatzzentrale vom Bundesgrenzschutzamt See über UKW Seefunk unter dem Rufnamen GERMAN BORDER GUARD für die Schifffahrt in der Nord- und Ostsee erreichbar. Ein Gespräch von See wird über eine der von DP07-Seefunk eingerichteten Küstenfunkstellen direkt vermittelt. Das Gespräch ist für den Anrufer kostenfrei.

(Quelle: Nachrichten für Seefahrer (NfS), Heft 41/2001)

Für SAR-Einsätze in den deutschen Küstengewässern ist die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) zuständig. SAR steht für **S**earch and **R**escue (Suche und Rettung).

Die DGzRS unterhält eine Seenotleitstelle (Maritime Rescue Coordination Centre - MRCC) und Bremen Rescue Radio mit 14 abgesetzten Stationen an der Nord- und Ostseeküste sowie 22 SAR-Einheiten an der Nordseeküste und 34 SAR-Einheiten an der Ostseeküste.

Für die Zusammenarbeit mit der DGzRS und der Schifffahrt stehen außerdem Seenotluftfahrzeuge der Bundeswehr zur Verfügung, wenn sie nicht für den Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge eingesetzt sind.

(Quelle: Handbuch Nautischer Funkdienst Nr. 5000, Erste Auflage Juni 2000)

Die MMSI-Nummer von Bremen Rescue Radio für den DSC-Ruf auf UKW-Kanal 70 lautet:

002111240

Der Rufname der Seenotleitung Bremen für den Not- und Sicherheitsfunkverkehr auf UKW-Kanal 16 lautet:

Bremen Rescue

3. Binnenschifffahrtfunk

3.1 Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk

Eine neue Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk wurde am 6. April 2000 in Basel vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet und ist am 1. August 2000 in Kraft getreten. Gleichzeitig trat die Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk (Brüssel, 25. Januar 1996) außer Kraft.

Die neue Vereinbarung (Veröffentlicht im BGBl. II Nr. 30, S. 1214 vom 12. Oktober 2000) wurde zwischen folgenden Ländern getroffen:

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

Die Vereinbarung definiert in ihrem Artikel 1 den Binnenschiffahrtfunk als einen „Internationalen mobilen VHF- und UHF-Sprechfunkdienst auf Binnenschiffahrtsstraßen.“

Gemäß Anhang 1 der Vereinbarung ist für das Errichten und Betreiben einer Schiffsfunkstelle eine Genehmigung für Schiffsfunkstellen (Frequenzzuteilungsurkunde) erforderlich. Diese Genehmigungsurkunde muss sich ständig an Bord des Schiffes befinden und jedem Vertreter der zuständigen Behörde vorgelegt werden können.

Im gleichen Anhang wird auch erstmals von einem eigenständigen Zeugnis für das Bedienungspersonal der Schiffsfunkstellen gesprochen.

Demnach muss die Bedienung einer Schiffsfunkstelle von einer Person ausgeführt oder beaufsichtigt werden, die Inhaber eines Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk ist.

Gleichzeitig ist unter Punkt 1.2 der Verwaltungsbestimmungen gemäß Anhang 1 vereinbart, dass die Zeugnisse, die nach den Bestimmungen des früheren Artikels 55 oder des Artikels S47 der Radio Regulations (VO Funk) erteilt wurden, den Inhaber ebenfalls zum Bedienen der Schiffsfunkstelle berechtigen.

Damit ist sichergestellt, dass alle bisher in der Bundesrepublik Deutschland ausgestellten gültigen Seefunkzeugnisse über den Zeitpunkt einer neuen Funkzeugnisverordnung hinaus im Binnenschiffahrtfunk verwendet werden dürfen.

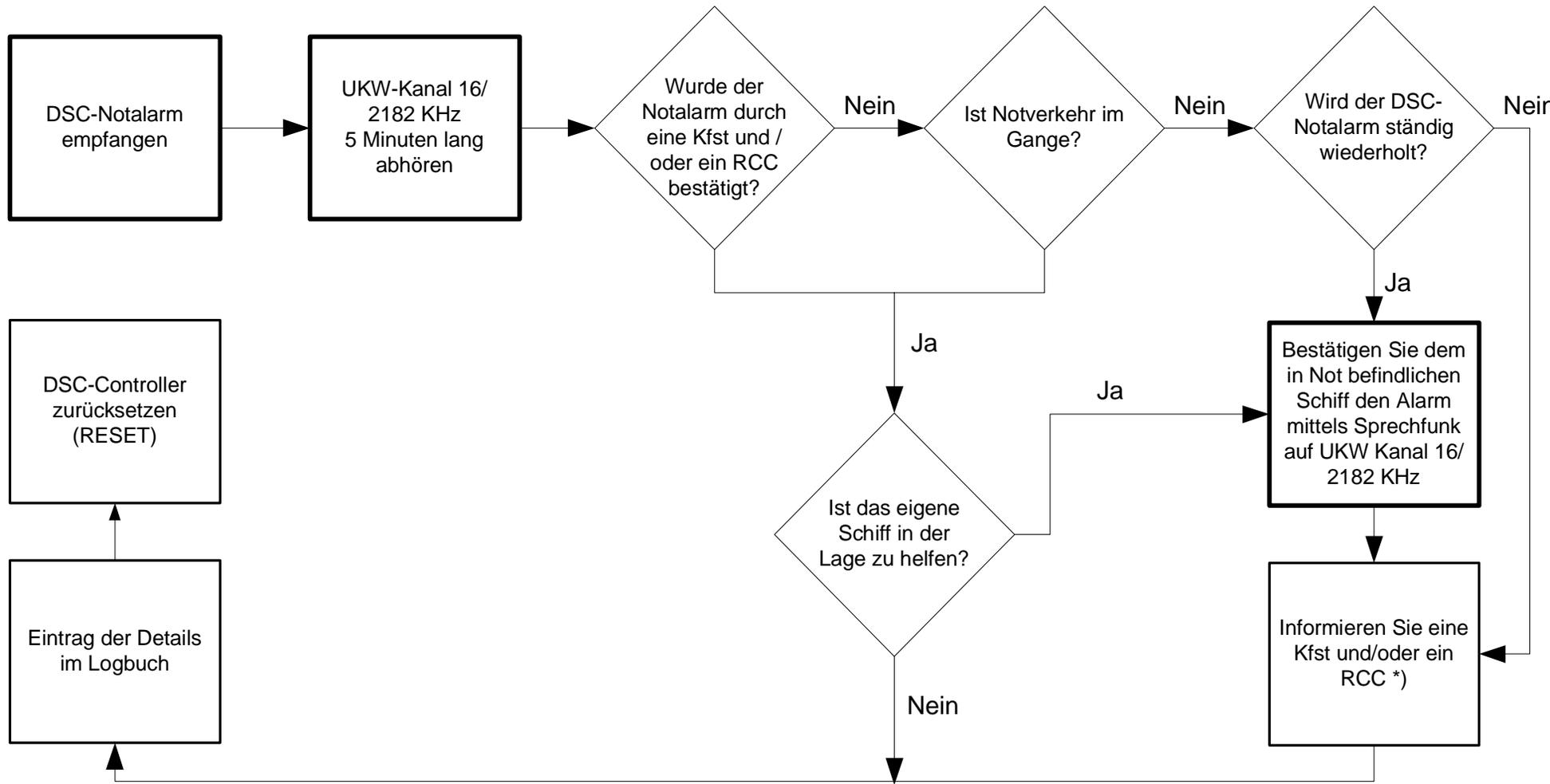
Punkt 1.3 des Anhangs 1 legt fest, dass die Schiffsfunkstelle vor und nach der Erstinbetriebnahme durch die zuständige Behörde, welche die Genehmigung erteilt hat, überprüft werden kann.

3.2 Handbuch Binnenschiffahrtfunk

Das Handbuch Binnenschiffahrtfunk wird von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) herausgegeben. Es wird jährlich aktualisiert. Dieses Handbuch muß nach § 1.10 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung an Bord eines jeden Schiffes, das mit einer Sprechfunkanlage für den Binnenschiffahrtfunk ausgerüstet ist, mitgeführt werden. Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und weitere Dokumente und Veröffentlichungen der ZRK können im Internet unter www.ccr-zkr.org eingesehen bzw. heruntergeladen werden.

4. Anlagen

4.1 Anlage 1 - Flussdiagramm: Maßnahmen des Schiffes beim Empfang eines DSC-Notalarms auf UKW / Grenzwelle



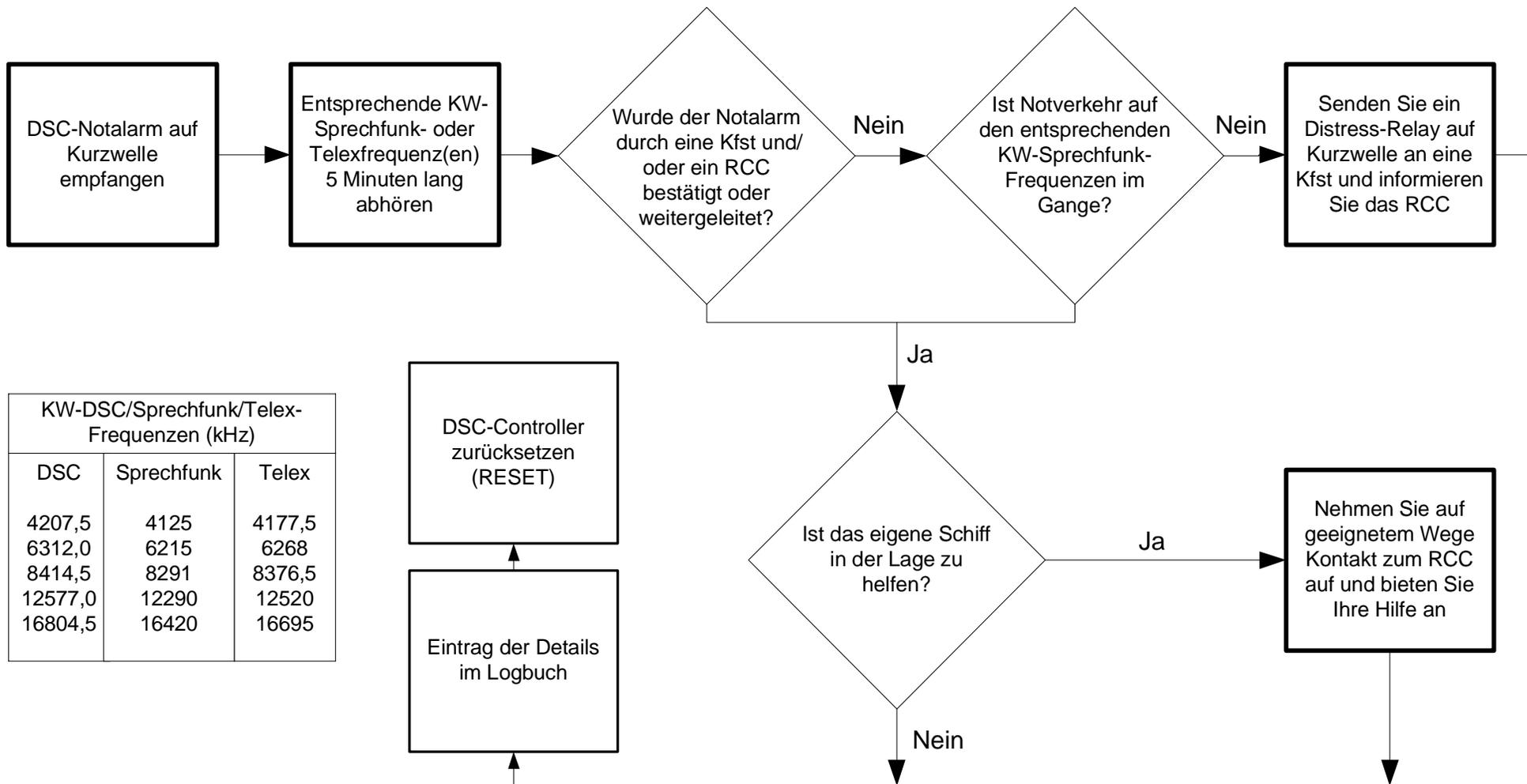
Bemerkungen:

- *) 1. Es muss eine in Frage kommende Kfst oder das zuständige RCC entsprechend informiert werden. Falls weitere DSC-Alarme von derselben Quelle empfangen werden und das Schiff in Not sich zweifelsfrei in der Nähe befindet, kann nach Absprache mit der Kfst oder dem RCC eine DSC-Bestätigung erfolgen, um weitere Aussendungen des DSC-Alarmes zu beenden.
- 2. In keinem Fall ist es dem Schiff erlaubt, nach Empfang eines DSC-Notalarms, ein DSC-Distress-Relay auszusenden, weder auf UKW-Kanal 70 noch auf 2187,5 kHz.

Kfst = Küstenfunkstelle

RCC = Seenotleitstelle (Rescue Co-ordination Center)

4.2 Anlage 2 - Flussdiagramm: Maßnahmen des Schiffes beim Empfang eines DSC-Notalarms auf Kurzwelle



KW-DSC/Sprechfunk/Telex-Frequenzen (kHz)		
DSC	Sprechfunk	Telex
4207,5	4125	4177,5
6312,0	6215	6268
8414,5	8291	8376,5
12577,0	12290	12520
16804,5	16420	16695

Bemerkungen:

1. Wenn klar ist, dass das Schiff oder die Person in Not nicht in der Nähe sind und/oder andere Fahrzeuge eher in der Lage sind Hilfe zu leisten, soll überflüssiger Nachrichtenaustausch, der die Such- und Rettungsaktion beeinträchtigen könnte, vermieden werden. Details sollen im Logbuch aufgezeichnet werden.
2. Das Schiff sollte Verbindung mit der Station, die den Notfall kontrolliert, aufnehmen, um die Leitung der Hilfsmaßnahmen zu übernehmen, wenn es erforderlich oder angebracht erscheint.
3. Distress-Relay-Rufe müssen von Hand ausgelöst werden.

Kfst = Küstenfunkstelle

RCC = Seenotleitstelle (Rescue Co-ordination Center)