



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**Informationen über den Mobilien Seefunkdienst
und den Binnenschiffahrtfunk**

Stand: 1. August 2006

Merkblatt für Wassersportler

Informationen zu Funkzeugnissen

Erwerb von Funkzeugnissen für den Seefunkdienst und den Binnenschiffahrtfunk

Informationen zum Erwerb der Seefunkzeugnisse für die Sportschiffahrt und des UKW-Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk (UBI) veröffentlicht die Zentralen Verwaltungsstelle (ZVSt) im Deutschen Segler-Verband auf ihrer Website www.dsv.org in der Rubrik Funk. Die Fachstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für Verkehrstechniken (FVT) informiert auf ihrer Website www.wsv.de/fvt über das UBI.

Fragenkataloge und Prüfungstexte in Prüfungen zum Erwerb des Allgemeinen Funkbetriebszeugnisses (Long Range Certificate [LRC]), des Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (Short Range Certificate [SRC]) und des UKW-Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk (UBI)

Die Fragenkataloge enthalten einige Fragen, die sich auf die ehemalige Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (Reg TP) beziehen. Seit dem 13. Juli 2005 trägt diese Behörde die neue Bezeichnung „Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (kurz: „Bundesnetzagentur“ oder „BNetzA“). Die jeweiligen Fragen sollten daher mit „Bundesnetzagentur“ oder „BNetzA“ beantwortet werden - auch wenn nach der „Reg TP“ gefragt wird.

Es ist beabsichtigt, die Fragenkataloge entsprechend zu ändern oder zu ergänzen. Alle drei Bezeichnungen werden bis dahin noch als „richtige“ Antworten gewertet.

Änderungen seeverkehrsrechtlicher Vorschriften

Im Rahmen der Zwölften Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. August 2005 ist unter anderem die Sportseeschifferscheinverordnung geändert worden. Die bisher darin enthaltene Bestimmung, nach der ab 1. Januar 2008 Inhaber eines Sportküstenschifferscheins mindestens im Besitz eines Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (SRC) und Inhaber eines Sportsee- oder Sporthochseeschifferscheins mindestens das Allgemeine Funkbetriebszeugnis (LRC) besitzen müssen, wurde ersatzlos gestrichen.

Eine Verknüpfung von nautischen Befähigungen mit Funkbetriebszeugnissen ist in der Sportschiffahrt damit nicht mehr vorgesehen.

Die bisher bestehende Regelung wurde jetzt durch die Achte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 28. Juni 2006 (Auszug) wie folgt geändert t:

„(7) Führer von Sportfahrzeugen und Traditionsschiffen müssen ihre Befähigung zur Teilnahme am mobilen Seefunkdienst entsprechend der funktechnischen Ausrüstung des Sportfahrzeugs oder des Traditionsschiffs nachweisen. Als Befähigungsnachweis gelten das Allgemeine Funkbetriebszeugnis (..., LRC) , das Beschränkt Gültige Funkbetriebszeugnis (..., SRC) oder ein anderes nach Anlage 3 der Schiffssicherheitsverordnung anerkanntes und gültiges Seefunkzeugnis.“

Ein Verstoß gegen diese Regelung ist bereits jetzt eine Ordnungswidrigkeit, die aber erst ab **1. Oktober 2007** mit einem Bußgeld belegt wird.

Häufig gestellte Fragen

1. Frage:

„Gilt die neue Regelung für alle Sportfahrzeuge mit Seefunkanlagen?“

Antwort:

Ja, *uneingeschränkt*.

2. Frage:

„Fallen „Charteryachten“ auch unter die neue Regelung?“

Antwort:

Ja. Bei Sportfahrzeugen über 12 Meter, die für „gewerbliche Zwecke“ eingesetzt werden, besteht ohnehin schon eine Ausrüstungspflicht mit Seefunkanlagen für die Teilnahme am Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS). Der Schiffsführer muss somit Inhaber eines ausreichenden Funkbetriebszeugnisses sein.

3. Frage:

„Muss immer der Schiffsführer über ein ausreichendes Seefunkzeugnis verfügen oder genügt es auch, wenn eine andere Person an Bord ist, die ein Seefunkzeugnis besitzt, das für die Bedienung der Seefunkanlage ausreicht?“

Antwort: Der Schiffsführer muss Inhaber eines ausreichenden Seefunkzeugnisses sein – egal wer sonst noch an Bord ist und ebenfalls ein Funkzeugnis besitzt.

4. Frage:

„Genügt es, wenn die Seefunkanlage an Bord eines Sportfahrzeugs ausgeschaltet bleibt, weil der Führer des Sportfahrzeugs über kein oder nur über ein unzureichendes Seefunkzeugnis verfügt?“

Antwort:

Es genügt nicht, dass die Seefunkanlage ausgeschaltet bleibt. Sie muss von Bord genommen werden und die Frequenzzuteilungsurkunde muss an die Bundesnetzagentur (BNetzA) – früher Regulatorbehörde (Reg TP) - zurückgegeben werden.

Der Verzicht auf eine Seefunkanlage bedeutet in jedem Fall einen Sicherheitsverlust, der keinesfalls in Kauf genommen werden sollte. Besser ist es immer, ein ausreichendes Funkbetriebszeugnis zu erwerben. **Safety first**

Informationen über den mobilen Seefunkdienst

Grundlegende Anforderungen an Seefunkanlagen auf Schiffen, die zwar nicht unter das SOLAS-Übereinkommen fallen, jedoch am GMDSS teilnehmen

Die EU-Kommission hat 2003 entschieden, dass auch Funkanlagen auf Schiffen, die nicht dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) unterliegen, so auszulegen sind, dass eine fehlerfreie Funktion auf See sichergestellt ist. Dies bedeutet, dass unter den in einem Notfall herrschenden Bedingungen alle (!) betrieblichen Anforderungen des Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (GMDSS) erfüllt sein müssen und dass eine „klare und stabile Kommunikation ...“ sichergestellt sein muss.

Beim Kauf einer Seefunkanlage ist daher stets darauf zu achten, dass diese die Forderungen der Entscheidung (2004/71/EG) erfüllt. Andernfalls erteilt die Bundesnetzagentur keine Frequenzzuteilung zum Betrieb der Seefunkstelle.

Hier einige Tipps für den Kauf einer Seefunkanlage.....

Eine Seefunkanlage für die Teilnahme am GMDSS sollte u. a. die folgenden Möglichkeiten bieten:

- Im Notfall soll der Notalarm per Knopfdruck oder über ein Menü (Codierer) mit weiteren Angaben (z.B. der Art des Unfalls) ausgelöst werden können.
- Die Weiterleitung eines Notalarms an eine bestimmte Funkstelle oder an alle Funkstellen, durch ein Schiff, das selbst nicht in Not ist, muss möglich sein.
- In einem Dringlichkeitsfall muss es möglich sein, den Anruf an eine bestimmte oder an alle Funkstellen zu richten und die Dringlichkeitsmeldung selbst auf einem frei wählbaren UKW-Kanal auszusenden, wenn der eigentlich dafür vorgesehene UKW-Kanal 16 durch Notverkehr belegt ist.
- Eine Sicherheitsmeldung muss an eine bestimmte oder an alle Funkstellen gerichtet werden können; die Sicherheitsmeldung selbst muss dabei auf einem frei wählbaren UKW-Kanal ausgesendet werden können, wenn der eigentlich dafür vorgesehene UKW-Kanal 16 durch Notverkehr belegt ist.
- Routineanrufe an Schiffe sollen auf dem vorgesehenen Arbeitskanal ausgesendet werden, beim Anruf einer Küstenfunkstelle ist das nicht erforderlich, da der Arbeitskanal in der Antwort der Küstenfunkstelle enthalten ist.

- Beim Anrufen einer bestimmten Funkstelle (Individual Call) darf das Gerät erst auf den Arbeitskanal umschalten, wenn die Antwort der gerufenen Funkstelle empfangen wurde.
- Beim Empfang eines an alle Funkstellen gerichteten Anrufs – unabhängig ob in Fällen von Not-, Dringlichkeit oder Sicherheit - darf das Gerät keinesfalls automatisch auf den im Anruf enthaltenen UKW-Kanal umschalten.
- Die Kanäle 75 und 76 müssen frei geschaltet sein, d. h. nicht blockiert sein.
- Die Kanäle 87 und 88 müssen Simplex-Kanäle sein.
- Es muss möglich sein, auf den Kanälen 15 und 17 auch mit 25 Watt zu senden (außer bei Funkverkehr an Bord).

Teilnahme von Sportfahrzeugen am Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (Global Maritime Distress and Safety System [GMDSS])

Jeder verantwortungsvolle Wassersportler sollte die persönlichen und betrieblichen Voraussetzungen für seine Teilnahme am GMDSS schaffen, um damit seinen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit auf See zu leisten.

Alle Schiffe – also auch Sportboote – die mit UKW-DSC-Seefunkanlagen ausgerüstet sind, müssen auf See eine Empfangsbereitschaft auf Kanal 70 sicherstellen.

Prüfung von Frequenznutzungen im Seefunkdienst und Binnenschiffahrtfunk durch die Bundesnetzagentur

Seefunkdienst und Binnenschiffahrtfunk sind internationale und sicherheitsrelevante Funkdienste für die Schifffahrt. Sie können nur dann optimal genutzt werden, wenn alle Teilnehmer die rechtlichen, betrieblichen und technischen Vorschriften, die für diese Funkdienste gelten, einhalten. Die Bundesnetzagentur nimmt in Deutschland eine Prüfung der Frequenznutzung auf der Grundlage des Telekommunikationsgesetzes vor, um eine störungsfreie Nutzung der Frequenzen zu gewährleisten. Sie prüft mit ihrem Prüf- und Messdienst die Funkanlagen an Bord der Schiffe und darüber hinaus Funkaussendungen auf den Frequenzen auf die Einhaltung der Bestimmungen.

Überprüfungen der See- und Schiffsfunkstellen werden in den Häfen und Liegeplätzen an den Küsten und auch im Bereich der Binnenwasserstraßen durchgeführt. Dies geschieht häufig in enger Zusammenarbeit mit der Wasserschutzpolizei. An Bord von Schiffen mit Funkausrüstung wird überprüft, ob

- eine gültige Frequenzzuteilung vorliegt,
- ein für die Bedienung der Funkanlagen ausreichendes Funkzeugnis vorhanden ist,
- die Frequenzzuteilungsurkunde die aktuelle Anschrift enthält,
- die Funkanlagen mit den zugeteilten Kennungen wie MMSI (Maritime Mobile Service Identity) und ATIS (Automatic Transmitter Identification System) programmiert sind,
- nur Funkanlagen entsprechend der Frequenzzuteilung betrieben werden,
- die funktechnischen Werte wie Sendeleistungen, Frequenztoleranz und weitere technischen Anforderungen eingehalten werden,
- die Antenne in einem funktionsfähigen Zustand ist.

Bei den Prüfungen der Aussendungen wird darauf geachtet, dass

- nur Funkstellen mit gültiger Frequenzzuteilung die Frequenzen nutzen,
- Rufnamen, die zugeteilten Rufzeichen oder Kennungen verwendet werden,
- die geltenden Betriebsverfahren eingehalten werden,
- die Frequenzen für den vorgesehenen Zweck verwendet werden,
- der Funkverkehr z. B. durch rundfunkähnliche Aussendungen oder Daueraussendungen nicht gestört wird.

Jeder Betreiber einer Funkstelle sollte aus eigenem Interesse und zum Wohle aller Frequenznutzer die geltenden Bestimmungen für den Seefunkdienst und Binnenschiffahrtfunk beachten und die oben aufgeführten Prüfkriterien einhalten. Die Bundesnetzagentur rät Ihnen, nicht gegen Rechtsvorschriften zu verstoßen:

- Beantragen Sie bei der Bundesnetzagentur eine Frequenzzuteilung für Ihre Funkstelle und erwerben Sie das für deren Bedienung erforderliche Funkzeugnis.
- Prüfen Sie, ob die Angaben in der Zuteilungsurkunde mit der Funkausrüstung Ihrer Funkstelle übereinstimmen und teilen Sie der Bundesnetzagentur notwendige Änderungen mit.

Informationen zum Seefunkdienst und Frequenzzuteilungsanträge finden Sie im Internet www.bundesnetzagentur.de/enid/seefunk

Anmeldungen und Anfragen richten Sie bitte für den Seefunkdienst an die Bundesnetzagentur, Außenstelle Hamburg, Sachsenstr. 12+14, 20097 Hamburg, Telefon 0 40/2 36 55-0, Fax 0 40/2 36 55-1 82, E-Mail: seefunk@bnetza.de und für den Binnenschiffahrtfunk an die Bundesnetzagentur, Außenstelle Mülheim, Aktienstraße 1-7, 45473 Mülheim, Telefon 02 08/45 07-0, Fax 02 08/45 07-1 81.

Stellt die Bundesnetzagentur bei den Prüfungen fest, dass Frequenzen ohne entsprechende Frequenzzuteilung genutzt, die Zuteilungsbedingungen nicht eingehalten werden oder die Funkstelle ohne ausreichendes und gültiges Funkzeugnis betrieben wird, handelt es sich nach den gesetzlichen Bestimmungen um eine Ordnungswidrigkeit, die mit Bußgeld geahndet werden kann. Außerdem erhebt die Bundesnetzagentur Gebühren für Maßnahmen bei Verstößen gegen Rechtsvorschriften.

Wenn Sie selbst bei der Abwicklung des Funkverkehrs gestört werden, melden Sie die Störungen an die Außenstellen Hamburg oder Mülheim oder unter der bundeseinheitlichen Telefonnummer 01 80/3 23 23 23 des Prüf- und Messdienstes (zu jeder Zeit erreichbar). Prüfen Sie in diesem Zusammenhang, ob Ihre Funkanlagen technisch in Ordnung sind und Sie alle Funkanlagen bei der Bundesnetzagentur angemeldet haben. Verstößt ein Verursacher von Störungen gegen die Rechtsvorschriften, erhebt die Bundesnetzagentur für ihre Messeinsätze Gebühren.

Neue Befahrensregeln für den Nord-Ostsee-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) darf ab 15. August 2006 nur noch befahren werden, wenn an Bord des jeweiligen Fahrzeugs (**mit Ausnahme der Sportboote!**), bzw. des Schub- oder Schleppverbands, ein Gerät für das **Automatische SchiffsIdentifizierungsSystem (AIS)** betrieben wird. Dies regelt eine Schiffs-fahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtswirtschaft Nord.

NAVTEX-Dienst in Deutschland

Am 29. August 2006 eröffnen der Deutsche Wetterdienst (DWD) und das Bundesamt für Seeschiff-fahrt und Hydrographie (BSH) den NAVTEX-Dienst in Deutschland. Die Sendestelle des DWD in Pin-neberg strahlt die Informationen für die deutschen Seewarngebiete in Nord- und Ostsee aus. Gerichtet sind die ausgesendeten Nautischen Warnnachrichten, Wetterwarnungen, Notmeldungen usw. an die Berufs- und Sportschiffahrt. Die fachliche Zuständigkeit des NAVTEX-Dienstes liegt bei der See-warndienstzentrale in Emden.

Die Nachrichten werden auf den Frequenzen 518 kHz in englischer (z. Z. nur für das deutsche See-warngebiet Nordsee) und auf 490 kHz in deutscher Sprache verbreitet. Zum Empfang sind spezielle NAVTEX-Empfänger erforderlich, die die Meldungen auf einem Display anzeigen oder bei Bedarf aus-drucken. Zum Bedienen eines solchen Geräts ist kein Seefunkzeugnis erforderlich, weil es sich hierbei nur um eine Empfangsfunkanlage handelt.

Die Senderkennung (B1) für Aussendungen auf 518 kHz ist „S“ und die für 490 kHz „L“. Das bedeu-tet, die Programmzeiten „S“ beginnen um 0300 UTC. Alle weiteren Aussendungen erfolgen dann im vierstündigen Abstand, also um 0700 UTC usw. Die Programmzeiten der Senderkennung „L“ begin-nen um 0150 UTC.

Informationen aus dem Binnenschiffahrtfunk

Abwicklung von Notverkehr durch Sportfahrzeuge

Sportfahrzeuge in der Binnenschiffahrt verfügen gewöhnlich nur über eine UKW-Funkanlage für den Binnenschiffahrtfunk. Diese Ausrüstung ermöglicht entweder den Funkverkehr mit anderen Fahr-zeugen (z. B. auf UKW-Kanal 10 im Verkehrskreis Schiff – Schiff) oder mit einer ortsfesten Funkstelle (z. B. mit einer Revierzentrale auf UKW-Kanal 22 im Verkehrskreis Nautische Information) abzu-wickeln. Probleme können in Notfällen dann auftreten, wenn der Fahrzeugführer sich entscheiden muss,

welchem Verkehrskreis er den Vorzug für die Alarmierung und die Abwicklung des Notverkehrs geben soll. Eine allgemein gültige Regelung für diese Notfälle ist nicht möglich. Die Art des Notfalls ist daher ausschließliches Entscheidungskriterium dafür, welcher Verkehrskreis im Notfall benutzt wird. Das Handbuch Binnenschiffahrtfunk empfiehlt den Notverkehr über eine ortsfeste Funkstelle im Verkehrskreis Nautische Information abzuwickeln.

Ausrüstung von Sportfahrzeugen mit UKW-Funkanlagen in der Binnenschiffahrt

Eine häufig gestellte o. ä. formulierte Frage ist diese:

„Muss ich z. B. Inhaber eines UKW-Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk (UBI) sein, wenn ich zwar eine Schiffsfunkstelle an Bord meines Sportbootes habe, sie aber nicht benutzen will?“

Antwort:

Grundsätzlich muss davon ausgegangen werden, dass es Sinn und Zweck ist, eine solche Funkanlage an Bord nicht nur mitzuführen, sondern sie auch zu benutzen. Schließlich erhebt die Bundesnetzagentur dafür Gebühren und Beiträge vom Inhaber der Frequenzzuteilung. Eine Schiffsfunkstelle darf grundsätzlich nur derjenige bedienen, der über ein dafür ausreichendes Funkzeugnis verfügt.

Wichtig sind in diesem Zusammenhang die im § 4.05 Sprechfunk der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung enthaltenen Regelungen:

„4. Jedes mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstetes Fahrzeug muss vor der Einfahrt in unübersichtliche Strecken, Fahrwasserengen oder Brückenöffnungen auf dem für den Verkehrskreis Schiff – Schiff zugewiesenen Kanal melden.

5. Das Tafelzeichen B.11 (Anlage 7) weist auf eine von der zuständigen Behörde festgelegte Verpflichtung hin, Sprechfunk zu benutzen.“

Jeder Schiffsführer muss sich also fragen, ob er in die oben aufgeführten Situationen gelangen kann und damit für ihn z. B. ein UBI erforderlich wäre.

Unser Rat:

Der Betrieb einer Schiffsfunkstelle auf einem Sportboot dient der eigenen Sicherheit und der weiterer Mitfahrer sowie der übrigen Binnenschiffahrt. Die Funkanlage sollte daher während der Fahrt immer eingeschaltet werden – wozu nur der Inhaber eines ausreichenden Funkzeugnisses berechtigt ist. Auch hier gilt wieder: SAFETY FIRST!“

Handbuch Binnenschiffahrtfunk

Bekanntlich müssen Schiffsfunkstellen das Handbuch Binnenschiffahrtfunk mit den ggf. erforderlichen regionalen Teilen mitführen. Beide aktuellen Teile können u. a. über www.wsv.de/fvt in der Rubrik „Fachinformationen“ unter „UBI UKW-Sprechfunkzeugnis“ abgerufen werden.

Herausgeber:
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Referate LS 23 und LS 26
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Druck: Z 32, Druckerei des BMVBS

in Zusammenarbeit mit der Fachstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für Verkehrstechniken (FVT), der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, dem Deutschen Segler-Verband e. V. (DSV) und dem Deutschen Motoryachtverband e. V. (DMYV)