

(IMO-Resolution A.954(23))

**Resolution A.954(23)****Adopted on 5 December 2003  
(Agenda item 17)****PROPER USE OF VHF CHANNELS AT SEA**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety,

RECOGNIZING that proper use of VHF radiocommunication channels contributes to safety of life at sea and efficiency of navigation,

RECOGNIZING ALSO that misuse of VHF radiocommunication channels may cause serious interference with essential communications and might cause potential dangers to safety at sea,

CONSIDERING that the risk of misuse of VHF radiocommunication channels is more likely when VHF equipment is operated by persons not trained in its proper use,

RECALLING that the Radio Regulations\* require that the service of every ship radio-telephone station should be controlled by an operator holding a certificate issued or recognized by the Government concerned,

RECALLING ALSO that, for the certification of masters, chief mates and officers in charge of a navigational watch, the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995, requires knowledge of procedures used in radiotelephone communications and the ability to use radiotelephones, in particular with respect to distress, urgency, safety and navigational messages,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Maritime Safety Committee at its seventy-fifth session,

---

\* Radio Regulations means the Radio Regulations annexed to, or regarded as being annexed to, the most recent International Telecommunications Convention which is in force at any time.

1. ADOPTS the Guidelines on the use of VHF at sea as set out in the annex to the present resolution;
2. INVITES Governments to ensure that all persons on board controlling the operation of VHF equipment have knowledge of the procedures used in radiotelephone communications and the ability to use radiotelephones, in particular with respect to distress, urgency, safety and navigational messages;
3. INVITES ALSO Governments to bring the annexed Guidelines to the attention of all concerned;
4. INVITES FURTHER Governments to take appropriate action to ensure that VHF channels are used correctly;
5. AUTHORIZES the Maritime Safety Committee to keep these Guidelines under review and amend them as appropriate;
6. REVOKES resolution A.474 (XII).

## ANNEX

**GUIDELINES ON THE USE OF VHF AT SEA****1 VHF COMMUNICATION TECHNIQUE****1.1 Preparation**

Before transmitting, think about the subjects which have to be communicated and, if necessary, prepare written notes to avoid unnecessary interruptions and ensure that no valuable time is wasted on a busy channel.

**1.2 Listening**

Listen before commencing to transmit to make certain that the channel is not already in use. This will avoid unnecessary and irritating interference.

**1.3 Discipline**

VHF equipment should be used correctly and in accordance with the Radio Regulations. The following in particular should be avoided:

- .1 calling on channel 16 for purposes other than distress, urgency and very brief safety communications when another channel is available;
- .2 communications not related to safety and navigation on port operation channels;
- .3 non-essential transmissions, e.g. needless and superfluous signals and correspondence;
- .4 transmitting without correct identification;
- .5 occupation of one particular channel under poor conditions; and
- .6 use of offensive language.

**1.4 Repetition**

Repetition of words and phrases should be avoided unless specifically requested by the receiving station.

**1.5 Power reduction**

When possible, the lowest transmitter power necessary for satisfactory communication should be used.

## **1.6 Automatic identification system (AIS)**

AIS is used for the exchange of data in ship-to-ship communications and also in communication with shore-based facilities. The purpose of AIS is to help identify vessels; assist in target tracking; simplify information exchange (e.g. reduce verbal reporting); and provide additional information to assist situation awareness. AIS may be used together with VHF voice communications. AIS should be operated in accordance with resolution A.917(22), as amended by resolution A.956(23) on Guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification systems (AISs).

## **1.7 Communications with coast stations**

1.7.1 On VHF channels allocated to port operations service, the only messages permitted are restricted to those relating to the operational handling, the movement and the safety of ships and, in emergency, to the safety of persons; as the use of these channels for ship-to-ship communications may cause serious interference to communications related to the movement and safety of shipping in port areas.

1.7.2 Instructions given on communication matters by shore stations should be obeyed.

1.7.3 Communications should be carried out on the channel indicated by the coast station. When a change of channel is requested, this should be acknowledged by the ship.

1.7.4 On receiving instructions from a coast station to stop transmitting, no further communication should be made until otherwise notified (the coast station may be receiving distress or safety messages and any other transmissions could cause interference).

## **1.8 Communications with other ships**

1.8.1 VHF channel 13 is designated by the Radio Regulations for bridge-to-bridge communications. The ship called may indicate another working channel on which further transmissions should take place. The calling ship should acknowledge acceptance before changing channels.

1.8.2 The listening procedure outlined in paragraph 1.2 should be followed before communications are commenced on the chosen channel.

## **1.9 Distress communications**

1.9.1 Distress calls/messages have absolute priority over all other communications. When receiving them all other transmissions should cease and a listening watch should be kept.

1.9.2 Any distress call/message should be recorded in the ship's log and passed to the master.

1.9.3 On receipt of a distress message, if in the vicinity, immediately acknowledge receipt. If not in the vicinity, allow a short interval of time to elapse before acknowledging receipt of the message in order to permit ships nearer to the distress to do so.

## 1.10 Calling

1.10.1 In accordance with the Radio Regulations channel 16 may only be used for distress, urgency and very brief safety communications and for calling to establish other communications which should then be conducted on a suitable working channel.

1.10.2 Whenever possible, a working frequency should be used for calling.

If a working frequency is not available, VHF channel 16 may be used for calling, provided it is not occupied by a distress and urgency call/message.

1.10.3 In case of a difficulty in establishing contact with a ship or a coast station, allow adequate time before repeating the call. Do not occupy the channel unnecessarily and try another channel.

## 1.11 Changing channels

If communications on a channel are unsatisfactory, indicate change of channel and await confirmation.

## 1.12 Spelling

If spelling becomes necessary (e.g. descriptive names, call signs, words that could be misunderstood) use the spelling table contained in the International Code of Signals, the Radio Regulations and the IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP).

## 1.13 Addressing

The words "I" and "YOU" should be used prudently. Indicate to whom they refer.

Example:

"Seaship, this is Port Radar, Port Radar, do you have a pilot?"

Port Radar, this is Seaship, I do have a pilot."

## 1.14 Watchkeeping

Every ship, while at sea, is required to maintain watches (Regulation on Watches in Chapter IV of SOLAS, 1974, as amended). Continuous watchkeeping is required on VHF DSC channel 70 and also when practicable, a continuous listening watch on VHF channel 16.

# 2 VHF COMMUNICATION PROCEDURES

## 2.1 Calling

When calling a coast station or another ship, say the name of that coast station once (twice if considered necessary in heavy radio traffic conditions) followed by the phrase THIS IS and the ship's name twice, indicating the channel in use.

Example:

"Port City, this is Seastar, Seastar, on Channel 14."

## 2.2 Exchange of messages

2.2.1 When communicating with a ship whose name is unknown but whose position is known, that position may be used. In this case the call is addressed to all ships.

Example:

"Hello all ships, this is Pastoria, Pastoria. Ship approaching number four buoy, I am passing Belinda Bank Light."

2.2.2 Where a message is received and only acknowledgement of receipt is needed, say "received". Where a message is received and acknowledgement of the correct message is required, say "received, understood", and repeat message if considered necessary.

Example:

"Message: Your berth will be clear at 08.30 hours.

Reply: Received, understood. Berth clear at 08.30 hours."

2.2.3 Where appropriate, the following message should be sent:

"Please use/ I will use the IMO Standard Marine Communication Phrases".

When language difficulties exist which cannot be resolved by use of the IMO Standard Marine Communication Phrases, the International Code of Signals should be used.

In this case, the word "INTERCO" should precede the groups of the International Code of Signals.

Example:

"Please use/I will use the International Code of Signals".

2.2.4 Where the message contains instructions or advice, the substance should be repeated in the reply.

Example:

"Message: Advise you pass astern of me.

Reply: I will pass astern of you."

2.2.5 If a message is not properly received, ask for it to be repeated by saying "Say again".

2.2.6 If a message is received but not understood, say "Message not understood".

2.2.7 If it is necessary to change to a different channel say "Change to channel ...." and wait for acknowledgement before carrying out the change.

2.2.8 During exchange of messages, a ship should invite a reply by saying "over".

2.2.9 The end of a communication is indicated by the word "out".

### **3 STANDARD MESSAGES**

3.1 Since most ship-to-shore communications are exchanges of information, it is advisable to use standard messages which will reduce transmission time.

3.2 Commonly used standard messages are given in the IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP) , which should be used whenever possible.

#### **Reference documents**

- 1974 SOLAS Convention, as amended, chapter IV on Radiocommunications.
- Radio Regulations, Appendix 18, Table of Transmitting Frequencies in the VHF Maritime Mobile Band.
- Resolution A.917(22), as amended by resolution A.956(23) on Guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification systems (AISs).
- Resolution A.918(22) on IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP).

**Entschließung A.954(23)****Angenommen am 5. Dezember 2003  
(Tagesordnungspunkt 17)****RICHTIGE BENUTZUNG VON UKW-KANÄLEN AUF SEE**

DIE VOLLVERSAMMLUNG –

EINGEDENK des Artikels 15 Buchstabe j des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben der Vollversammlung in Bezug auf Vorschriften und Richtlinien zur Sicherheit auf See,

IN DER ERKENNTNIS, dass die richtige Benutzung von UKW-Funkkanälen zur Sicherheit des Seeverkehrs und zur Wirksamkeit der Seefahrt beiträgt,

WEITER IN DER ERKENNTNIS, dass die falsche Benutzung von UKW-Funkkanälen zu ernsthaften Störungen bei wichtigen Meldungen führen und eine mögliche Gefahr für die Sicherheit auf See darstellen kann;

IN DER ERWÄGUNG, dass die Gefahr einer falschen Benutzung von UKW-Funkkanälen eher gegeben ist, wenn die UKW-Ausrüstung von Personen bedient wird, die in ihrem richtigen Gebrauch nicht geschult sind;

UNTER HINWEIS DARAUF, dass nach Maßgabe der Vollzugsordnung für den Funkdienst\* der Dienst jeder Bordfunkanlage von einem Funker überwacht werden soll, der im Besitz eines von der jeweiligen Regierung ausgestellten oder anerkannten Zeugnisses ist;

EBENSO UNTER HINWEIS DARAUF, dass nach dem Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, in seiner geänderten Fassung von 1995, für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Kapitäne, Erste Offiziere und nautische Wachoffiziere Kenntnisse über die im Funkverkehr verwendeten Verfahren sowie die Befähigung zur Bedienung von Sprechfunkgeräten erforderlich sind, insbesondere im Hinblick auf Not-, Dringlichkeits-, Sicherheits- und Schifffahrtsmeldungen;

NACH PRÜFUNG der Empfehlungen des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner 75. Tagung,

---

\* Der Ausdruck „Vollzugsordnung für den Funkdienst“ bezeichnet die Vollzugsordnung für den Funkdienst, die dem jeweils neuesten in Kraft befindlichen Fernmeldevertrag beigelegt oder als ihm beigelegt anzusehen ist.



1. BILLIGT die Richtlinien über die Benutzung von UKW auf See, deren Wortlaut in der Anlage wiedergegeben ist;
2. FORDERT die Regierungen auf, sicherzustellen, dass alle Personen an Bord, die den Betrieb der UKW-Ausrüstung überwachen, Kenntnisse über die im Funkverkehr üblichen Verfahren sowie die Fähigkeit besitzen, Sprechfunkgeräte bei Not-, Dringlichkeits-, Sicherheits- und Schifffahrtsmeldungen zu bedienen.
3. FORDERT die Regierungen EBENFALLS AUF, die Richtlinien in der Anlage allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen:
4. FORDERT die Regierungen WEITER AUF, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die UKW-Kanäle ordnungsgemäß benutzt werden;
5. ERMÄCHTIGT den Schiffssicherheitsausschuss, diese Richtlinien fortlaufend zu überprüfen und sie gegebenenfalls zu ändern;
6. WIDERRUFT Entschließung A.474 (XII).

## ANLAGE

**RICHTLINIEN ÜBER DIE BENUTZUNG VON UKW AUF SEE****1. UKW-Übertragungstechnik****1.1 Vorbereitung**

Bitte überlegen Sie sich vor der Übertragung, welche Meldungen übermittelt werden sollen, und machen Sie sich notfalls schriftliche Notizen, um unnötige Unterbrechungen zu vermeiden und sicherzustellen, dass auf einem viel benutzten Kanal keine wertvolle Zeit vergeudet wird.

**1.2 Zuhören**

Bitte hören Sie vor der Übertragung genau zu, um sicherzustellen, dass der Kanal nicht bereits benutzt wird. Dadurch werden unnötige und irritierende Interferenzen vermieden.

**1.3 Funkdisziplin**

Die UKW-Ausrüstung ist ordnungsgemäß und in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst zu benutzen. Es ist insbesondere Folgendes zu vermeiden:

- .1 Anrufe auf Kanal 16 zu anderen Zwecken als für Not-, Dringlichkeits- und sehr kurze Sicherheitsmeldungen, wenn ein anderer Kanal zur Verfügung steht;
- .2 Meldungen, die nicht sicherheits- und schiffahrtsbezogen sind, auf Hafenfunkkanälen;
- .3 unwichtige Übertragungen, z.B. unnötige und überflüssige Signale und Mitteilungen;
- .4 Übertragung ohne korrekte Identifizierung;
- .5 Besetzen eines speziellen Kanals bei ungünstigen Bedingungen;
- .6 Verwendung beleidigender Ausdrücke.

**1.4 Wiederholung**

Die Wiederholung von Wörtern und Sätzen soll vermieden werden, sofern dies nicht von der Empfangsstation ausdrücklich verlangt wird.

**1.5 Reduzierung der Leistung**

Wenn möglich, ist die für eine zufrieden stellende Kommunikation notwendige niedrigste Übertragungsleistung zu benutzen.

## **1.6 Automatisches Identifizierungssystem (AIS)**

AIS wird für den Datenaustausch in der Kommunikation Schiff/Schiff sowie in der Kommunikation mit Landanlagen eingesetzt. Der Zweck von AIS besteht darin, bei der Identifizierung von Schiffen zu helfen, an der Zielverfolgung mitzuwirken, den Informationsaustausch zu vereinfachen (z.B. durch Verringerung des Berichtswesens) und zusätzliche Informationen zur Beurteilung der Lage zu geben. AIS kann zusammen mit dem UKW-Sprechfunk benutzt werden. AIS soll in Übereinstimmung mit der EntschlieÙung A.917(22), in ihrer durch die EntschlieÙung A.956(23) über Richtlinien für den bordseitigen Betrieb von automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS) geänderten Fassung betrieben werden.

## **1.7 Kommunikation mit Küstenstationen**

1.7.1 Auf den für den Hafenfunkdienst vorgesehenen UKW-Kanälen sind als einzige Meldungen diejenigen Meldungen zugelassen, die den Umschlagsbetrieb, die Bewegung und die Sicherheit von Schiffen und, in Notfällen, die Sicherheit von Personen betreffen, da die Nutzung dieser Kanäle für den Schiff-Schiff-Verkehr zu ernsthaften Interferenzen mit Meldungen führen kann, welche sich auf die Bewegung und Sicherheit des Schiffsverkehrs in Hafengebieten beziehen.

1.7.2 Anweisungen der Küstenstationen zu Meldeangelegenheiten sind zu befolgen.

1.7.3 Der Meldeverkehr soll auf dem von der Küstenstation angegebenen Kanal erfolgen. Wird ein Wechsel des Kanals verlangt, so ist dies durch das Schiff zu bestätigen.

1.7.4 Bei Anweisungen der Küstenstation, die Übertragung zu unterbrechen, darf ohne weitere Mitteilung kein Sprechverkehr mehr erfolgen (die Küstenstation kann gerade Not- oder Sicherheitsmeldungen empfangen, wobei andere Übertragungen zu Interferenzen führen können).

## **1.8 Kommunikation mit anderen Schiffen**

1.8.1 Der UKW-Kanal 13 ist gemäß der Vollzugsordnung für den Funkdienst für den Funkverkehr Brücke zu Brücke vorgesehen. Das angerufene Schiff kann einen anderen Arbeitskanal nennen, auf dem weitere Übertragungen erfolgen sollen. Das rufende Schiff muss sein Einverständnis vor einem Wechsel des Kanals bestätigen.

1.8.2 Das in Absatz 1.2 dargestellte Mithörverfahren ist vor einer Aufnahme des Sprechverkehrs auf dem gewählten Kanal zu befolgen.

## **1.9 Notverkehr**

1.9.1 Notrufe/Notmeldungen haben absolute Priorität vor allen anderen Meldungen. Bei ihrem Empfang sind alle anderen Übertragungen zu unterbrechen und eine Hörwache aufrechtzuerhalten.

1.9.2 Alle Notrufe/Notmeldungen sind im Schiffslogbuch zu verzeichnen und an den Kapitän weiterzuleiten.

1.9.3 Geht eine Notmeldung aus der Nähe ein, so ist der Empfang unverzüglich zu bestätigen. Erfolgt die Meldung nicht aus der Nähe, so ist eine kurze Zeit abzuwarten, ehe der Empfang bestätigt wird, um Schiffen, die sich näher an der Gefahrenstelle befinden, Gelegenheit zur Bestätigung zu geben.

## 1.10 Rufen

In Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst darf Kanal 16 nur für Not-, Dringlichkeits- und sehr kurze Sicherheitsmeldungen sowie für Rufe zur Einrichtung anderer Verbindungen benutzt werden, die dann auf einen geeigneten Arbeitskanal durchgeführt werden sollen.

1.10.2 Wo immer möglich, ist für die Rufe eine Arbeitsfrequenz zu benutzen.

Steht keine Arbeitsfrequenz zur Verfügung, kann der UKW-Kanal 16 für die Rufe genutzt werden, vorausgesetzt er ist nicht durch einen Not- und Dringlichkeitsruf/-meldung besetzt.

1.10.3 Bei Schwierigkeiten mit einem Schiff oder einer Küstenstation Kontakt aufzunehmen, ist der Ruf nach einer angemessenen Zeit zu wiederholen. Halten Sie den Kanal nicht unnötig besetzt und versuchen Sie es auf einem anderen Kanal.

## 1.11 Wechsel von Kanälen

Ist der Funkverkehr auf einem Kanal nicht zufrieden stellend, zeigen Sie einen Kanalwechsel an und warten Sie auf Bestätigung.

## 1.12 Buchstabieren

Ist Buchstabieren erforderlich (z.B. erläuternde Bezeichnungen, Rufzeichen, Wörter, die missverständlich sein können) so ist das Buchstabieralphabet des Internationalen Signalbuchs, der Vollzugsordnung für den Funkdienst und der Standard-Redewendungen der IMO für die Seeschifffahrt (SMCP) zu verwenden.

## 1.13 Anrede

Die Ausdrücke „I“ (Ich) und „You“ (Sie) sind mit Vorsicht zu verwenden. Bitte geben Sie an, auf wen sie sich beziehen.

Beispiel:

“Seaship, this is Port Radar, Port Radar, do you have a pilot?”  
(Seeschiff, hier Hafenradar, Hafenradar, haben Sie einen Lotsen?)

“Port Radar, this is Seaship, I do have a pilot.”  
(Hafenradar, hier Seeschiff, ich habe einen Lotsen.)

## 1.14 Wachen

Jedes Schiff auf See muss Wachen unterhalten (Regel betreffend die Wachen in Kapitel IV des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung). Auf dem DSC-Kanal 70 ist eine ununterbrochene Wache erforderlich, ebenso, wo möglich, eine ununterbrochene Hörwache auf UKW-Kanal 16.

## 2. UKW-MELDEVERFAHREN

### 2.1 Rufen

Beim Ruf einer Küstenstation oder eines anderen Schiffes nennen Sie bitte den Namen dieser Küstenstation einmal (zweimal wenn es bei schwierigen Funkverkehrsbedingungen für notwendig gehalten wird) gefolgt von dem Satz THIS IS (HIER IST) und zweimal dem Namen des Schiffes, unter Angabe des genutzten Kanals.

Beispiel:

“Port City, this is Seastar, Seastar on Channel 14”  
(Port City, hier ist Seastar, Seastar, auf Kanal 14.)

### 2.2 Austausch von Meldungen

2.2.1 Bei der Kommunikation mit einem Schiff, dessen Name unbekannt, doch dessen Position bekannt ist, kann die Position benutzt werden. In diesem Fall ergeht der Ruf an alle Schiffe.

Beispiel:

“Hello all ships, this is Pastoria, Pastoria. Ship approaching number four buoy, I am passing Belinda Bank Light.”  
(Hallo alle Schiffe, hier Pastoria, Pastoria. Schiff, das sich Boje Nummer Vier nähert, ich passiere Belinda Bank Light.)

2.2.2 Bei Empfang einer Nachricht, bei der nur die Bestätigung des Empfangs notwendig ist, sagen Sie bitte „received“ (erhalten). Bei Empfang einer Nachricht, bei der eine Bestätigung der korrekten Nachricht notwendig ist, sagen Sie bitte „received, understood“ (erhalten, verstanden) und wiederholen Sie die Nachricht falls erforderlich.

Beispiel:

“Your berth will be clear at 08.30 hours.”  
(Nachricht: Ihr Liegeplatz steht um 08.30 Uhr bereit.)

Antwort: “Received, understood. Berth clear at 08.30 hours.”  
(Erhalten, verstanden. Liegeplatz um 08.30 Uhr bereit.)

2.2.3 Gegebenenfalls soll folgende Nachricht übermittelt werden:

"Please use/I will use the IMO Standard Marine Communications Phrases."  
(Bitte benutzen Sie/ ich benutze die Standard-Redewendungen der IMO für die Seeschifffahrt.)

Bei Verständigungsproblemen, die nicht mit Hilfe der Standard-Redewendungen der IMO für die Seeschifffahrt gelöst werden können, ist der Internationale Signalcode zu benutzen.

In diesem Fall ist der Gruppe des Internationalen Signalcode das Wort „INTERCO“ voranzustellen.

Beispiel:

"Please use / I will use the International Code of signals."  
(Bitte benutzen Sie/ich benutze den Internationalen Signalcode.)

2.2.4 Enthält die Nachricht Anweisungen oder Ratschläge, ist das Wesentliche in der Antwort zu wiederholen.

Beispiel:

"Advise you pass astern of me."  
(Nachricht: Weise Sie an, achteraus an mir vorbei zu fahren.)

Antwort: "I will pass astern of you."  
(Ich fahre achteraus an Ihnen vorbei.)

2.2.5 Wurde eine Nachricht nicht richtig empfangen, bitten Sie darum, dass sie wiederholt wird, indem sie sagen „Say again“ (Bitte wiederholen).

2.2.6 Wurde eine Nachricht empfangen, aber nicht verstanden, sagen Sie bitte „Message not understood“ (Nachricht nicht verstanden).

2.2.7 Ist der Wechsel zu einem anderen Kanal erforderlich, so sagen Sie „Change to channel ...“ (Wechsel zu Kanal ...) und warten Sie auf eine Bestätigung, ehe sie den Wechsel vornehmen.

2.2.8 Beim Austausch von Meldungen, fordert das Schiff durch den Ausdruck „over“ (kommen!) zu einer Antwort auf.

2.2.9 Das Ende einer Mitteilung wird durch den Ausdruck „out“ (Ende) angezeigt.

### 3. STANDARDMELDUNGEN

3.1. Da die meisten Meldungen Schiff/Küste den Austausch von Informationen betreffen, ist es ratsam, Standardmeldungen zu verwenden, die zu einer Verringerung der Übertragungszeit führen.

3.2 Gemeinhin verwendete Standardmeldungen sind in den IMO-Standardredewendungen für die Seefahrt (SMCP) enthalten, die wo immer möglich benutzt werden sollen.

**Bezugsdokumente**

- SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner geänderten Fassung, Kapitel IV Funkverkehr.
- VO Funk, Anhang 18, Tabelle der Übertragungsfrequenzen im mobilen UKW-Seefunkfrequenzband:
- EntschlieÙung A.917(22) geändert durch die EntschlieÙung A.956(23) über Richtlinien für den bordseitigen Betrieb von automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS).
- EntschlieÙung A.918(22) über IMO-Standardredewendungen für die Seefahrt (SMCP).