



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/8
2 December 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях

Тридцать шестая сессия
Женева, 10-12 февраля 2010 года
Пункт 10 предварительной повестки дня

**ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ
ПАНЪЕВРОПЕЙСКОЙ РЕЧНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ**

Поправки к резолюции № 60 "Международные стандарты, касающиеся
извещений судоводителям и систем электронных судовых сообщений
во внутреннем судоходстве"

Предложение, представленное председателем Международной группы экспертов по
извещениям судоводителям

Записка секретариата

На своей пятьдесят первой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту просила Рабочую группу по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях обеспечить надлежащее обновление рекомендаций, связанных с РИС (в частности, резолюций № 48, 57, 60, 63) посредством отслеживания работы соответствующих международных групп экспертов (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 27).

Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть предложение о поправке к резолюции № 60 "Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве" (ECE/TRANS/SC.3/175), представленное председателем Международной группы экспертов по извещениям судоводителям (ИС).

**ПОПРАВКИ К РЕЗОЛЮЦИИ № 60 "МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ,
КАСАЮЩИЕСЯ ИЗВЕЩЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЯМ И СИСТЕМ
ЭЛЕКТРОННЫХ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ ВО
ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ"**

1. Как ожидается, в 2009 году будет принята поправка (срок осуществления - 12 месяцев) к Постановлению № 416/2007 Европейской комиссии от 22 марта 2007 года, касающемуся технических спецификаций для извещений судоводителям, упомянутых в статье 5 Директивы 2005/44/ЕС Европейского парламента и Совета по согласованным услугам речных информационных служб (РИС) на внутренних водных путях в странах Сообщества. Изначально эта поправка была основана на стандартных извещениях судоводителям Центральной комиссии судоходства по Рейну в ее изданиях 2.0 от 2008-10-22.
2. Однако на своем совещании в июне 2009 года Международная группа экспертов по извещениям судоводителям (ИС) определила еще одно изменение, которое необходимо внести в предлагаемую поправку к Технической спецификации 416/2007, применимой для уже принятого и опубликованного группой экспертов по ИС стандарта ЦКСР. Это изменение относится к главе 5 "Онлайновые метеорологические сообщения" и приложению В. Группа экспертов по ИС узнала на совещании и подтвердила это позже, что интерфейс к онлайн-гидрометеорологической информации, так называемый интерфейс Numedis, будет довольно быстро изменен (июль 2009 года) и заменен интерфейсом, основанным на "вебсервисах". Этот переход к использованию нового интерфейса делается для того, чтобы облегчить доступ большей группе пользователей. Старый интерфейс (как указано в первоначальной поправке к Постановлению № 416/2007) будет работать параллельно до середины 2010 года. Во избежание привлечения ненужного внимания к спецификации интерфейса, который будет изменен, группа экспертов по ИС намерена удалить ссылку на старый интерфейс из предложения о поправке.
3. Исходя из этого, Группа экспертов по ИС представила запрос на изменение (ЗИ), в котором она просит не упоминать интерфейса к онлайн-гидрометеорологической информации, поясняя свою просьбу следующим образом:

Интерфейс для онлайн-метеорологических сообщений был внедрен только в бассейне Шельды. На совещании группы экспертов по ИС, состоявшемся 3 июня 2009 года в Брюсселе, выяснилось, что Служба движения судов по Шельде решила изъять настоящий интерфейс и заменить его на более современный интерфейс, основанный на вебсервисах. Признавая значение онлайн-гидрометеорологической информации, группа экспертов по ИС просит не упоминать старый интерфейс в поправке.

гидрометеорологической информации для (безопасности) внутреннего судоходства, группа экспертов по ИС считает целесообразным не упоминать изъятый интерфейс в стандарте ИС, пока не будет получен опыт использования вновь разработанного интерфейса, и изучить возможности для подключения к деятельности целевой группы по вебсервисам Группы экспертов по ИС.

4. В пояснении к ЗИ рекомендуется изучить возможности для подключения к деятельности целевой группы по вебсервисам Группы экспертов по ИС в (ближайшем) будущем, так как онлайн-гидрометеорологическая информация высоко ценится предприятиями (пока все еще их ограниченной частью) внутреннего водного транспорта и безусловно повышает как безопасность, так и эффективность.
5. Было решено, что вышеупомянутая поправка к стандарту, опубликованному Европейской комиссией, будет включать это изменение, в то время как Рабочая группа ЦКСР по РИС уже приняла эту поправку. Группа экспертов по ИС осознает риск того, что слишком частое внесение изменений в стандарт ИС может привести к снижению уровня доверия к стандарту/уровня его принятия. Однако практический опыт перерабатывается только после внедрения стандарта, что сейчас и происходит. В то же время технология развивается и речные информационные службы просто обязаны следить за техническими разработками.
6. Вследствие этого в приложении к настоящему документу группа экспертов по ИС представляет предложение о внесении поправок в часть I резолюции № 60 ЕЭК ООН "Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве". Добавления к первоначальному тексту выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, зачеркнут. Добавления к стандарту также должны быть обновлены с учетом последних стандартов, поддерживаемых Группой экспертов по ИС.
7. Группа экспертов по ИС также предлагает принять стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, предусмотренный в настоящее время в части II резолюции № 60, в качестве отдельной резолюции, поскольку изменение одного стандарта без изменения других может оказаться проблематичным.

Приложение

ПРОЕКТ ПЕРЕСМОТРЕННОЙ ЧАСТИ I РЕЗОЛЮЦИИ № 60 "МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ИЗВЕЩЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЯМ И СИСТЕМ ЭЛЕКТРОННЫХ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ"

Предлагаемые поправки к части I "Международный стандарт, касающийся извещений
судоводителям во внутреннем судоходстве"

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ ИЗВЕЩЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЯМ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ

В последние годы многие страны используют для извещений судоводителям Интернет-службы. Большинство существующих служб предоставляют информацию на национальном языке. Поскольку многие извещения связаны с безопасностью или имеют весьма важное значение для планирования рейсов, использование всех языков для всех извещений на европейских водных путях способствовало бы обеспечению более полной безопасности и большей конкурентоспособности внутреннего судоходства. Настоящий проект европейского стандарта был разработан "Группой экспертов по извещениям судоводителям".

1. ВВЕДЕНИЕ (ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ И РАБОЧИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ)

Ниже описываются основные функции и рабочие характеристики. В фарватерных информационных службах (ФИС) имеются географические, гидрологические и административные данные, которые используются судоводителями и управляющими флотов, для того чтобы планировать, исполнять и контролировать рейс. ФИС предоставляют динамические сведения (например, уровни воды, прогнозы уровня воды т.д.) и статические сведения (например, обычное время работы шлюзов и мостов), касающиеся использования и состояния инфраструктуры внутреннего водного транспорта, и тем самым способствуют реализации тактических и стратегических навигационных решений.

Традиционными средствами обеспечения ФИС являются, например, визуальные навигационные средства извещения судоводителям на бумаге, по радио

и по стационарному телефону на шлюзах. Мобильный телефон стандарта GSM добавил новые возможности для передачи голосовых сообщений и данных, но глобальная система связи доступна не везде и не всегда. ФИС, специально разработанные для водных путей, могут предоставляться через посредство радиотелефонных служб на внутренних водных путях, Интернет-служб или служб электронных навигационных карт (например, СОЭНКИ для внутреннего судоходства с ЭНК).

В нижеследующих технических спецификациях извещений судоводителям содержатся правила передачи фарватерной информации через Интернет-службы.

Унификация извещений судоводителям позволяет:

- обеспечивать автоматический перевод наиболее важного содержания извещений на все языки участвующих стран;
- создать **стандартизированную** ~~гармонизированную~~ структуру наборов данных во всех участвующих странах с целью облегчения интеграции уведомлений в системы планирования рейсов;
- обеспечить стандартизацию информации, касающейся уровня воды;
- обеспечить их совместимость со структурой данных в СОЭНКИ для внутреннего судоходства с целью облегчения интеграции извещений судоводителям в СОЭНКИ для внутреннего судоходства;
- облегчить обмен данными между различными странами.

Вместе с тем стандартизировать всю информацию, содержащуюся в извещениях судоводителям, будет невозможно. Часть информации будет предоставляться в виде "некодированного текста" без автоматического перевода. Стандартизированная часть должна включать всю информацию, которая:

- имеет важное значение для безопасности внутреннего судоходства (например, "затонувшее малое судно с правой стороны фарватера Дуная, километровая отметка 2010");

- необходима для планирования рейсов (например, "закрытие шлюзов", "уменьшение свободной высоты под мостами" и т.д.).

Дополнительная информация (например, "причина закрытия шлюза") может предоставляться в виде некодированного текста.

2. СТАНДАРТ ДАННЫХ

Извещения судоводителям должны предоставляться в соответствии с ~~приложением 4~~ главой 7 "Структура сообщений и кодирование в формате XML", часть "Общее описание XML".

Для обеспечения широкой применимости в определении XML-сообщения содержится широкий спектр элементов. Сообщение разбито на структурные единицы (теги), такие как разделы, группы, подгруппы и элементы данных. Использование некодированного текста в элементах данных следует ограничивать до минимума. Везде, где это возможно, элементы данных кодируются (стандартизируются). В определении XML-сообщения определяются структура XML-сообщения и коды. Стандартизированные кодовые обозначения, их объяснение и перевод на 24 языка приводятся в справочных таблицах (приложение В).

В XML-схеме извещений судоводителям, которая основана на определении XML и стандартизированных кодовых обозначениях, содержится полное определение всех элементов XML, включая возможные форматы и кодовые обозначения (приложение С).

Для того чтобы получить машиночитаемое XML-сообщение, нужно заполнить пустые поля в XML-схеме (некодированный текст) и выбрать кодовые обозначения из списков обозначений, приведенных в XML-схеме.

3. ИНФОРМАЦИЯ ОБ УРОВНЕ ВОДЫ

Информация об уровне воды имеет весьма важное значение как для планирования рейсов, так и для безопасности **навигации**. В настоящее время отсутствуют какие-либо общие стандарты кодирования информации об уровне воды (например, Германия использует "gleichwertiger Wasserstand" - GIW ("Равнозначный уровень"), а Дунайская комиссия рекомендует использование "Regulierungs Niederwasser" ("Низкого судоходного и регуляционного уровня" - НСРУ), который определяется несколько иначе.

В большинстве случаев свободная высота под мостами дается от уровня высокой воды, но иногда и от уровня низкой воды. Данные водомерных постов ~~приводятся по отношению~~ **относятся** к различным уровням моря или специальным базовым уровням). Поэтому информацию об уровне воды невозможно использовать в системах для автоматического расчета свободной высоты под мостами.

Справочные данные для водомерных постов, имеющие отношение к навигации, предоставляются государствами-членами. ~~Добавление А к приложению 1 содержит перечень водомерных постов, которые применяются во внутреннем судоходстве, а также их базовые данные.~~ Содержащаяся в сообщении информация об уровне воды может относиться к нулевой отметке водомерного поста, согласно практике, применявшейся в прошлом, а абсолютная высота уровня может рассчитываться с помощью бортовых вычислительных устройств с использованием справочных данных ~~настоящего стандарта.~~

4. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ СООБЩЕНИЯ

В большинстве приливных вод и на многих других внутренних водных путях непрерывно измеряется и в онлайн-режиме распространяется в ряд гидрометеорологических элементов. Основным адресатом этих измерений являются водонадзорные органы. Распространение этих данных среди пользователей, например водителей судов внутреннего плавания, значительно варьируется. Чтобы облегчить распространение гидрометеорологической информации, поступающей от гидрометеорологических сетей, среди судоводителей, распространяются специальные метеорологические сообщения в качестве извещений судоводителям в соответствии с главой 7, таблица 1 "Определение XML-сообщения".

Государства-члены не обязаны предоставлять метеоданные. Если же такие данные предоставляются, то это должно делаться в соответствии с настоящими техническими спецификациями.

5. СПОСОБ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Если компетентные власти будут передавать извещения судоводителям своей страны таким образом, чтобы ими могли воспользоваться судоводители, говорящие на других языках, эти извещения должны предоставляться в соответствии с настоящим стандартом в формате XML, позволяющем осуществлять их загрузку в Интернете. Для загрузки конкретной информации Интернет-службы должны обеспечивать возможность выбора:

- конкретного участка водного пути (**идентификационный** номер участка фарватера ~~по идентификационным данным~~ согласно **главе 7** ~~приложению 1~~, таблица 1) или
- конкретной части водного пути, определяемой километровыми отметками отправного и конечного пункта (по гектометрам фарватера в идентификационных данных согласно **главе 7** ~~приложению 1~~, таблица 1);
- периода действия (дата начала и дата окончания согласно **главе 7** ~~приложению 1~~, таблица 1);
- и даты публикации извещения (даты публикации согласно **главе 7** ~~приложению 1~~, таблица 1).

Кроме того, согласно настоящему стандарту, извещения могут представляться, например:

- службами Протокола о применении беспроводной оптической связи (WAP);
- службами электронной почты.

Рекомендуется осуществлять обмен данными между соответствующими органами. Все органы, применяющие настоящий стандарт, могут в процессе предоставления своих услуг использовать извещения других органов и стран. Участвующие стороны (органы) могут согласовать процедуру передачи XML-сообщений непосредственно службами оперативного оповещения.

6. ПРОЦЕДУРА ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ В СПРАВОЧНЫЕ ТАБЛИЦЫ И XML-СХЕМУ ИЗВЕЩЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЯМ

Предложения о внесении поправок в справочные таблицы или XML-схему направляются вместе с обоснованием поправки председателю Группы экспертов по извещениям судоводителям.

Председатель доводит предложение до сведения членов Группы экспертов и Европейской комиссии. Что касается Группы экспертов, то применяется процедура внесения поправок, установленная в круге ведения Группы экспертов по извещениям судоводителям. Предложения, принятые Группой экспертов, будут опубликованы на вебсайте Группы экспертов по извещениям судоводителям.

Предложения о внесении поправок в резолюцию ЕЭК ООН, относящуюся к Международному стандарту для извещений судоводителям, на основе принятых сводных предложений направляются в ЕЭК ООН по консультации с секретариатом ЕЭК ООН.

Секретариат ЕЭК ООН приступает к принятию такой поправки в соответствии с процедурами, установленными ЕЭК ООН. В этой связи должным образом учитывается работа Группы экспертов.

Если предложение о поправке к резолюции ЕЭК ООН на основе сводных предложений принимается, ЕЭК ООН публикует обновленную резолюцию ЕЭК ООН вместе со справочными таблицами и XML-схемой.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4: Глава 7. СТРУКТУРА СООБЩЕНИЙ И КОДИРОВАНИЕ В ФОРМАТЕ XML

1. ВВЕДЕНИЕ

В настоящем приложении настоящей главе описываются структура и форматирование стандартизированной электронной навигационной информации, а именно сообщений, которые могут направляться местными органами судам (внутреннего плавания) стандартизированных электронных сообщений с извещениями судоводителям.

27.1. СТРУКТУРА ИЗВЕЩЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЯМ

27.1.1 Общие положения

Навигационные сообщения, а также навигационная информация для судоводителей внутреннего судоходства, касающаяся географического объекта, Сообщения с извещениями судоводителям содержат следующие информационные разделы:

- обозначение сообщения;
- сообщения касательно фарватера и движения судов;
- информацию об уровне воды, в частности:
 - сообщения об уровне воды;
 - сообщения о наименьших измеренных глубинах;

- сообщения о свободной высоте под мостами;
 - сообщения о положении плотины;
 - сообщения о водосбросах;
 - сообщения о водном режиме;
 - сообщения об ожидаемом уровне воды;
 - сообщения об ожидаемых наименьших измеренных глубинах;
 - сообщения об ожидаемых водосбросах;
-
- ледовые сообщения;
 - **метеорологические сообщения.**

Поэтому стандартизированное сообщение в формате XML содержит также четыре следующих раздела:

- обозначение сообщения;
- сообщения касательно фарватера и движения судов;
- информацию об уровне воды;
- ледовые сообщения;
- **метеорологические сообщения.**

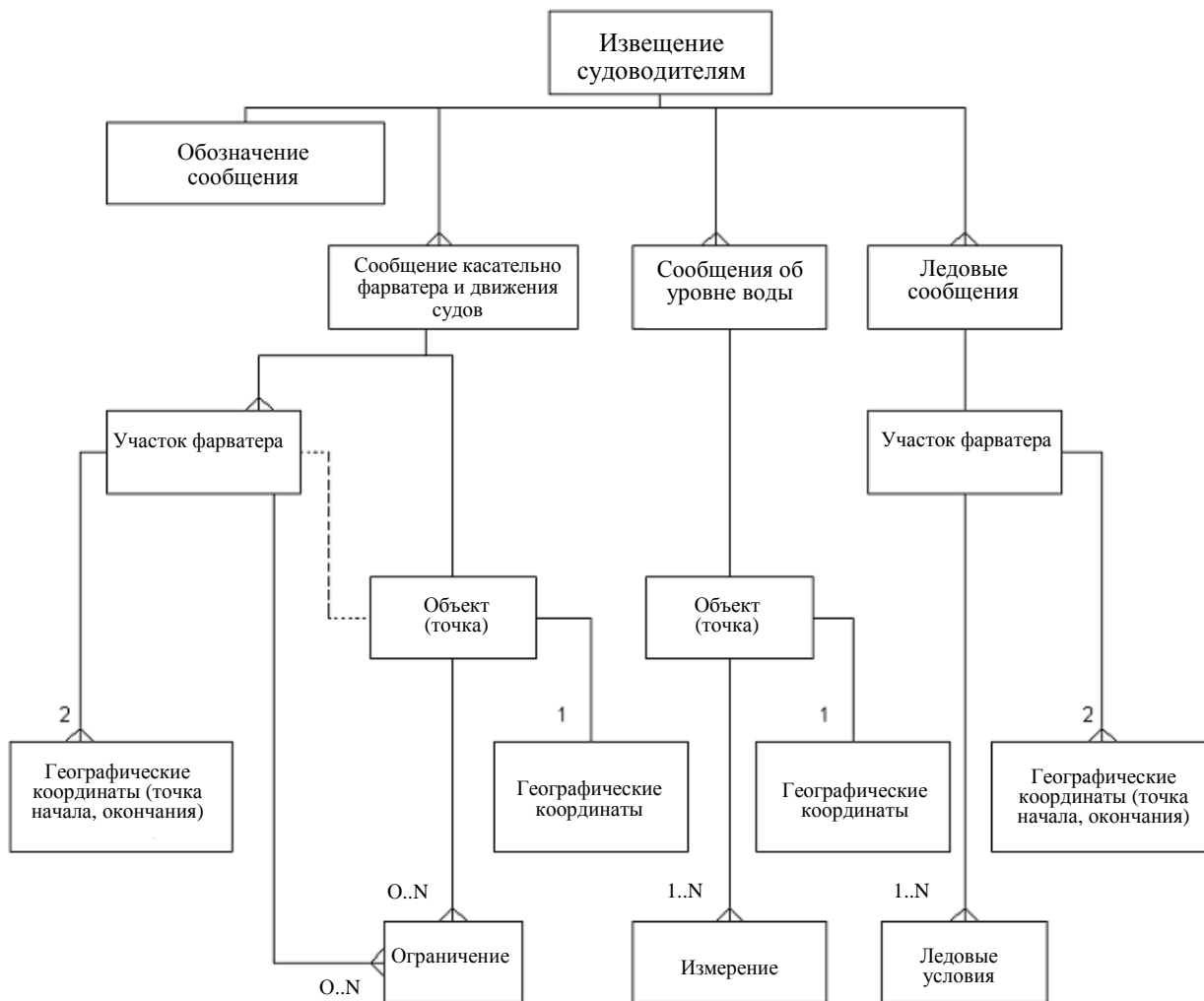
~~Как правило,~~ в **В** одном сообщении будут заполняться только два раздела: раздел "Обозначение **сообщения**" и по крайней мере **один** из следующих разделов: "Сообщения касательно фарватера и движения судов", "**Информация Сообщение** об уровне воды", или "Ледовое сообщение" **или "Метеорологическое сообщение"** (смешение разделов, отличающийся тип сообщаемой информации не допускаются).

Раздел, относящийся к фарватеру и движению судов, содержит ограничения в отношении Фарватера (подключение) или Объекта. ~~Кроме того, из схемы явствует, что~~ **И**звещение судоводителям касается фарватера или географического объекта (точки). Если сообщение касается объекта, в раздел о фарватере помещается соответствующая информация о фарватере без заполнения раздела об ограничениях.

Раздел "Сообщения об уровне воды" содержит относящиеся к Объекту данные, получаемые, как правило, с приливомерного поста.

Раздел "Ледовые сообщения" содержит информацию о ледовых условиях на данном участке фарватера.

Раздел "Метеорологические сообщения" содержит информацию о метеорологических условиях на данном участке фарватера.



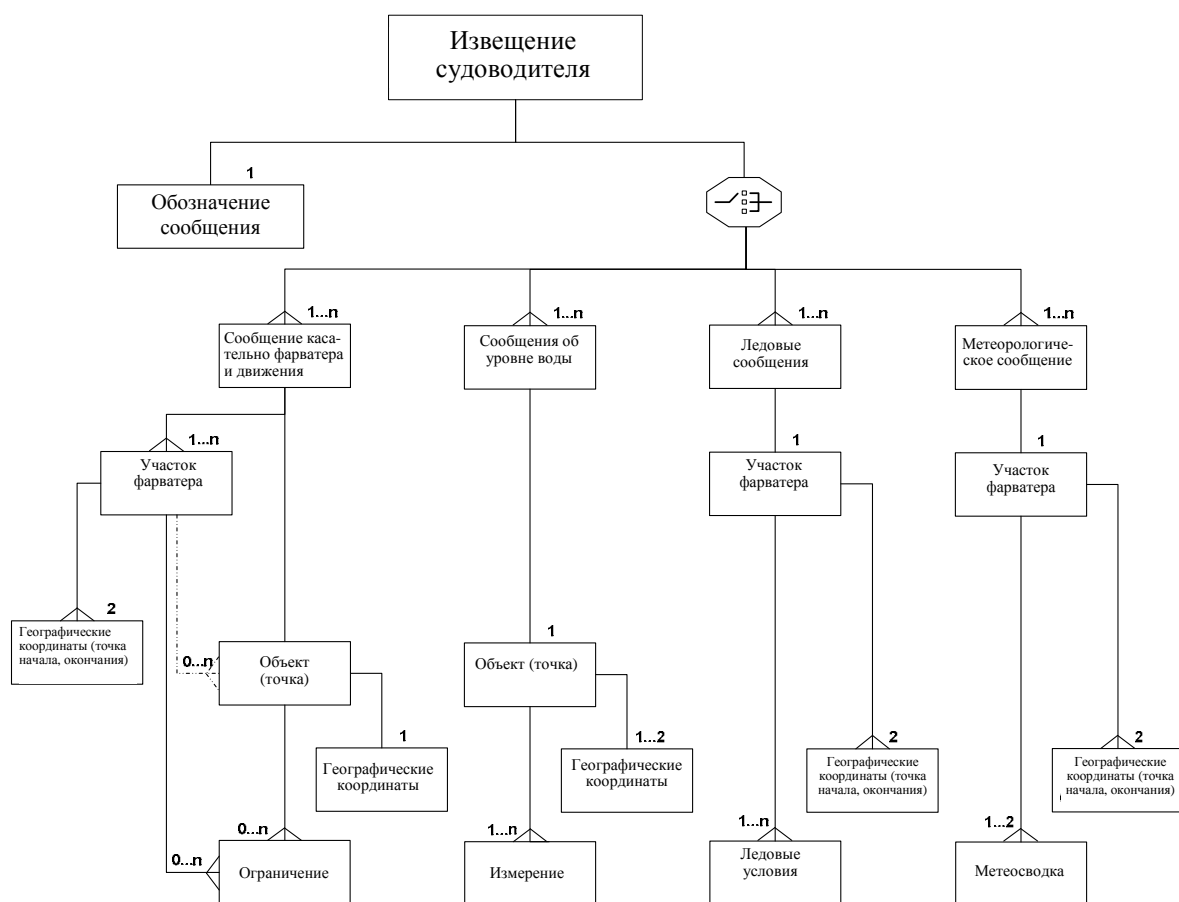


Схема 1: Структура навигационного сообщения с извещением судоводителям

27.1.2 Общее описание XML-сообщения

В настоящем разделе приводится общее описание сообщения, закодированного в XML. В добавлении А содержится XML-схема, содержащая полное описание всех элементов XML, включая возможные форматы, приведена в добавлении С.

Таблица 1. Параметры Определение XML-сообщения [Примечание секретариата: Поскольку не было предложено поправок к таблице 1, то эта таблица в настоящем документе не воспроизводится.]

Правила, применимые к таблице 1:

1. В одном сообщении должны заполняться не менее двух разделов:
 - раздел "Обозначение сообщения" (1)

- один из следующих разделов:
 - Сообщения касательно фарватера и движения судов (2),
 - Сообщения об уровне воды (3)
 - Ледовые сообщения (4).
 - **Метеорологические сообщения (5).**
- 2. Группа пункта 2.11 (участок фарватера) используется также для сообщений, касающихся объекта (пункт 2.12).
- 3. Группа пункта 2.12 (объекты) не используется для сообщений, касающихся фарватера (пункт 2.11).
- 4. В группу пункта 4.3 необходимо вносить не менее одного из факультативных элементов 4.3.3-4.3.6.
- 5. Если факультативная группа пунктов содержит обязательные подгруппы или элементы, их необходимо вносить только в случае применения группы более высокого уровня.
- 6. Обязательно только для сообщений об уровне воды и о свободной высоте под мостами.
- 7. **Участок фарватера определяется начальными и конечными координатами (два набора координат).**
- 8. **Объект определяется координатами его центральной точки (один набор координат).**
- 9. **Геообъект WRM имеет два набора координат в случае, если типовым кодом является FWY, — в противном случае используется только один набор координат.**
- 10. **Обязательно, если измерительным кодом является "DIS", "VER", "LSD" или "WAL".**
- 11. **Обязательно, если измерительным кодом является "BAR".**

12. **Обязательно, если измерительным кодом является "REG".**
13. **Прогнозы для различных периодов требует отдельных метеосообщений.**
14. **Может содержать комбинации тегов, состоящие из погодных и классификационных кодов.**

27.1.3 Объяснение тегов

Значение различных тегов, которые используются в определении XML, разъясняется на странице "Теги" **справочной таблицы для извещений судоводителям** (добавление АВ).

27.1.4 Объяснение кодов

Значение различных кодов, которые используются в определении XML, разъясняется в **справочной таблице для извещений судоводителям** (добавление АВ). Форматы и возможные значения всех элементов XML описаны в XML-схеме для **извещений судоводителям** (в добавлении ВС).

Мнения/соображения, касающиеся извещений судоводителям:

- Извещения **судоводителям** могут подразделяться на две категории, а именно: **СРОЧНЫЕ** и **НЕСРОЧНЫЕ**. Срочные извещения всегда содержат информацию об ограничении движения судов. Поэтому необходимо вносить одну или несколько записей в раздел, касающийся ограничений. Если раздел по ограничениям отсутствует, сообщение не является срочным.
- Координаты (широта и долгота) соответствуют WGS 84 и приводятся в градусах и минутах с точностью по крайней мере до одной тысячной, но предпочтительнее до одной десятитысячной минуты (гг мм.мммм N; гг мм.мммм E).
- Десятичные в числовых полях отделяются ~~точкой~~ **десятичным знаком (".")**. Разделение по тысячам не применяется.
- В качестве единиц измерения допускается использование только следующих единиц: см, м³/с, ч, км/ч, ж кВт, **баллы по шкале Бофорта (скорость ветра), мм/ч (интенсивность дождя) и градусы Цельсия.**

- В извещения, касающиеся водных путей, не включается раздел "Объекты". В извещения, касающиеся объектов (мосты и т.д.), включается раздел по водным путям.
- В качестве единых идентификационных данных необходимо использовать **ЛОКОД-ООН код местонахождения** в соответствии со ~~стандартом судовых сообщений~~ **технической спецификацией для электронных судовых сообщений**.

27.1.4.1 Предметные коды, используемые в извещениях судоводителям

Ниже объясняются значение и ситуации, определяемые различными предметными кодами (их примерами).

- | | |
|----------------------------|---|
| i. <u>Закрыто</u> | iii. Когда отсутствует возможность всех видов плавания: |
| ii. | <ul style="list-style-type: none">• через все шлюзовые камеры шлюза;• через все проходы под мостом;• в указанной точке фарватера;• на указанном участке фарватера. |
| iv. | |
| v. <u>Частично закрыто</u> | vi. Когда судоходство возможно с ограничениями: |
| | <ul style="list-style-type: none">• через одну или несколько шлюзовых камер шлюза, если хотя бы одна из них остается открытой;• через один или несколько проходов под мостом, если хотя бы один из них остается открытым;• через указанную точку фарватера, если часть фарватера остается открытой. |

- vii. Задержка
- viii. Наличие ограниченного по времени препятствия в районе моста, шлюза или участка фарватера с указанием его начала и окончания.
- ix. *Например: Задержка 11 ноября 2002 года максимум до двух часов между 08:00 и 17:00*
- x. *Кодировка:*
- xi. *date_start: 20021113*
- xii. *date_end: 20021113*
- xiii. *time_start: 0800*
- xiv. *time_end: 1700*
- xv. *limitation_code: Delay*
- xvi. *Position_code: all*
- xvii. *value: 2*
- xviii. Не обслуживается
- xix. Когда в течение указанного периода времени разводной мост не функционирует.
- xx. Этот период времени должен приходиться на обычные часы работы.
- xxi. Отсутствие обслуживания шлюза кодируется как "Препятствие" или "Задержка".
- xxii. Отсутствие обслуживания разводного моста означает, что плавание под мостом по-прежнему возможно. В противном случае сообщение кодируется как "Препятствие".
- xxiii. Изменения в обслуживании
- xxiv. Когда в обычный рабочий график шлюза или моста вносятся изменения.

xxv. Как правило, это означает, что вследствие проводимых работ время функционирования объекта сокращается, а не увеличивается.

xxvi. Сокращение времени функционирования шлюза обычно предполагает наличие препятствия.

xxvii. Например, если при обычном графике работы шлюза с 06:00 до 20:00 время его функционирования ограничивается таким образом, что он работает с 10:00 до 14:00, тогда возникает препятствие с 06:00 до 10:00 и еще одно препятствие - с 14:00 до 20:00.

xxviii. Сокращение часов работы моста, как правило, предполагает код "Не обслуживается".

xxix. Длина судна

xxx. Когда в том или ином месте допускается/возможно плавание судов меньшей максимальной длины.

xxxi. Как правило, это обусловлено размерами шлюза (половина шлюзовой камеры).

xxxii. Ограничение ширины

xxxiii. Когда в том или ином месте возможно плавание судов меньшей максимальной ширины.

xxxiv. Это ограничение возникает в период проведения работ в шлюзе/на мосту.

xxxv. Кроме того, этот код используется в случае, когда имеющаяся ширина фарватера является меньшей, даже если это обстоятельство не влияет на максимальную ширину водного пути.

xxxvi. Надводный габарит судна

xxxvii. Когда в том или ином месте допускается плавание судов меньшей максимальной высоты.

xxxviii. Ограничение высоты

xxxix. Это ограничение также применяется в случае, когда в указанном месте ограничивается свободная высота под мостами, например вследствие установки оборудования для покрасочных работ.

- xl. Осадка судна xli. Когда в том или ином месте разрешается плавание судов с меньшей максимально допустимой осадкой.
- xlii. Существующая глубина xliii. Когда изменяется наименьшая измеренная глубина. Это не влияет на максимальную осадку.
- xliv. Швартовка запрещена xlv. Когда запрещается швартоваться в каком-либо месте фарватера.
- xlvi. Изменения в средствах судоходной обстановки xlvii. Когда происходят изменения в средствах судоходной обстановки, обозначающих фарватер и используемых для целей навигации, таких как буи, знаки, секторные маяки, текстовые указатели и т.п. **Код "Изменения в средствах судоходной обстановки" может использоваться для НОВЫХ СРЕДСТВ СУДОХОДНОЙ ОБСТАНОВКИ, так как он указывает на изменение положения с "отсутствие средств судоходной обстановки" на "некоторые средства судоходной обстановки".**
- xlviii. Работы xlix. Иная деятельность на фарватере или вблизи него, которая не охвачена упомянутыми предметными кодами.
- i. Землечерпание li. Мероприятия по углублению дна, в отношении которых не подходит ни один из других упомянутых кодов предмета.
- lii. Военные учения liii. Военные учения, в отношении которых не подходит ни один из других кодов предмета.
- liv. Общественные мероприятия lv. Общественные мероприятия (соревнования по гребле, фейерверки и т.п.), в отношении которых не подходит ни один из других упомянутых кодов предмета.

- | | |
|--------------------------------|---|
| Ivi. <u>Объявление</u> | Ivii. Все другие извещения, в отношении которых не подходит ни один из других (структурных) кодов предмета. |
| Iviii. <u>Отмена извещения</u> | lix. Сообщение необходимо публиковать под серийным номером первоначального сообщения. |

В случае, когда в одном сообщении возможно упоминание нескольких предметов, избирается ограничение, имеющее наиболее важное значение для движения судов.

27.1.4.2 Объяснение кодов ледовой обстановки

Значение кодов ледовой обстановки, используемых в определении XML, объясняется в **справочных таблицах для извещений судоводителям (добавление АВ)**.

Толщина, указанная в колонке 2 кода ледовых условий, дает информацию только о средней толщине. Описание необходимо использовать для выбора кода для каждой конкретной ситуации.

27.1.4.3 Кодирование времени действия ограничений

[Примечание секретариата: Поскольку к этому разделу не было предложено никаких поправок, он в настоящем документе не воспроизводится.]
