



Conseil économique et social

Distr. générale
2 décembre 2009
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Trente-sixième session

Genève, 10-12 février 2010

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

Principes communs et prescriptions techniques concernant un Service paneuropéen d'information fluviale

Amendements à la résolution n° 60 sur les Normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

Proposition soumise par le Président du Groupe international d'experts des avis à la batellerie

Note du secrétariat

À sa cinquante et unième session, le Groupe de travail des transports par voie fluviale a demandé au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure de mettre correctement à jour les résolutions relatives au SIF, notamment les résolutions n^{os} 48, 57, 60 et 63, grâce au suivi des travaux des groupes d'experts internationaux pertinents (ECE/TRANS/SC.3/178, par. 27).

Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la proposition d'amendement de la résolution n° 60 sur les Normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/175), soumise par le président du Groupe international d'experts des avis à la batellerie.

Amendements à la résolution n° 60 sur les Normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

1. Un amendement au Règlement (CE) n° 416/2007 de la Commission du 22 mars 2007 concernant les spécifications techniques des avis à la batellerie visées à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires est attendu en 2009 avec une période d'application de douze mois. À l'origine, cet amendement a été établi sur la base du Standard international pour les avis à la batellerie de la Commission centrale pour la navigation du Rhin tel qu'il figure dans son édition 2.0 du 22 octobre 2008.

2. Cependant, à sa réunion de juin 2009, le Groupe international d'experts des avis à la batellerie a fait état d'un nouveau changement à apporter à l'amendement proposé pour la spécification technique 416/2007, qui s'appliquerait ainsi au standard de la CCNR déjà adopté et publié pour les avis à la batellerie. Ce changement concerne le chapitre 5: messages météorologiques en ligne et appendice B. Le Groupe a appris lors de la réunion et a confirmé plus tard que l'interface avec l'information hydrométéorologique en ligne (interface Hymedis) serait changée avec un délai de préavis assez court (juillet 2009) et remplacée par une interface fondée sur les «services Web». Ce remplacement doit permettre de toucher un groupe d'utilisateurs plus large. L'ancienne interface (telle qu'elle est mentionnée dans l'amendement initial au règlement 416/2007) fonctionnera en parallèle jusqu'au milieu de 2010. Pour éviter de promouvoir la spécification relative à l'interface, qui sera modifiée, le Groupe à l'intention de supprimer l'ancienne interface dans la proposition d'amendement.

3. Par conséquent, le Groupe d'experts a soumis une demande de modification en vue de la suppression de l'interface avec l'information hydrométéorologique en ligne, avec la note explicative suivante:

L'interface pour les messages météorologiques en ligne n'a été utilisée que dans la zone de l'Escaut. Lors de la réunion tenue le 3 juin 2009 à Bruxelles par le Groupe d'experts, il est clairement apparu que le Service de trafic fluvial sur l'Escaut (VTS-Scheldt) a décidé de remplacer l'interface actuelle par une interface plus moderne fondée sur les services Web. Même si l'on reconnaît l'intérêt de l'information hydrométéorologique en ligne pour (la sécurité de) la navigation intérieure, on juge prudent de renoncer à l'interface maintenant retirée de la norme pour les avis à la batellerie en attendant de recevoir des données d'expérience sur l'utilisation de la nouvelle interface et d'étudier les possibilités d'établir un lien avec les activités de l'équipe spéciale services Web du Groupe d'experts.

4. Cette note explicative encourage l'étude des possibilités de relier les activités de l'équipe spéciale services Web du Groupe d'experts dans l'avenir (dans un avenir proche) avec les informations hydrométéorologiques en ligne puisque celles-ci sont vivement appréciées par (une composante encore limitée de) la communauté de la navigation intérieure et renforcent effectivement à la fois la sécurité et l'efficacité.

5. Il a été décidé que cette modification serait apportée à l'amendement susmentionné du standard publié par la Commission européenne, alors que le Groupe de travail de la CCNR sur le SIF a déjà accepté l'amendement. Le Groupe d'experts craint que des modifications trop fréquentes du standard pour les avis à la batellerie fassent baisser la

crédibilité ou l'acceptation dudit standard. Cependant, une expérience pratique ne pourra être acquise qu'après application d'un standard, processus qui se déroule actuellement. D'un autre côté, la technologie évolue et les services d'information fluviale doivent nécessairement suivre les progrès techniques.

6. Le Groupe d'experts soumet donc dans l'annexe ci-jointe sa proposition d'amendement à la partie I de la résolution n° 60 («Normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure»). Les adjonctions au texte original sont indiquées en caractères gras, tandis que les passages à supprimer sont biffés. Les appendices au standard devraient aussi être actualisés pour tenir compte des standards les plus récents gérés par le Groupe d'experts.

7. Le Groupe d'experts propose aussi d'adopter la Norme sur les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, figurant actuellement dans la partie II de la résolution n° 60, en tant que résolution distincte parce qu'il pourrait être problématique de modifier une norme sans modifier l'autre.

Annexe

Projet de révision de la partie I de la résolution n° 60 sur les Normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

**Amendements proposés à la partie I «Norme internationale
relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure»**

Normes internationales relatives aux avis à la batellerie en navigation intérieure

Préambule

~~Au cours des dernières années, de nombreux pays ont mis en place des sites Internet comportant des avis à la batellerie. La plupart des services actuellement disponibles fournissent des informations dans la langue nationale. Étant donné que de nombreuses informations concernent la sécurité ou revêtent une grande importance pour la planification du voyage, la disponibilité dans toutes les langues de l'ensemble des informations relatives aux voies navigables européennes contribuerait à l'amélioration de la sécurité et de la compétitivité de la navigation intérieure.~~

~~Ce projet de la norme européenne a été développé par le groupe d'experts sur les avis à la batellerie («Notices to Skippers Expert Group»).~~

1. Introduction (~~fonctions principales et performances caractéristiques~~)

On trouvera ci-après une description des fonctions principales et des performances requises. Les services d'information sur les chenaux fournissent des données géographiques, hydrologiques et administratives qui sont utilisées par les bateliers et les gestionnaires de flotte pour planifier, effectuer et superviser un voyage. Ils fournissent des informations dynamiques (par exemple hauteurs d'eau, prévisions des hauteurs d'eau) et statiques (par exemple heures de fonctionnement des écluses et des ponts) sur l'utilisation et l'état de l'infrastructure des voies navigables, et facilitent donc les décisions tactiques et stratégiques de navigation.

Les moyens traditionnellement utilisés pour ces services sont, par exemple, les aides visuelles à la navigation, les avis à la batellerie transmis par écrit ou radiodiffusés, et les téléphones fixes aux écluses. Le téléphone mobile aux normes GSM apporte de nouvelles possibilités pour la transmission de messages vocaux et de données, mais cette technique n'est pas disponible en tout temps et en tout lieu. Des services d'information personnalisés peuvent être assurés par des services de radiotéléphonie sur les voies navigables intérieures, par des services Internet ou par un service de carte électronique de navigation (par exemple ECDIS intérieur avec ENC).

Les spécifications techniques suivantes pour les avis à la batellerie concernent les règles à appliquer pour transmettre des informations sur les chenaux par le biais de services Internet.

La ~~standardisation~~ **normalisation** des avis à la batellerie vise les objectifs suivants:

- Assurer la traduction automatique des principales indications contenues dans les ~~informations~~ **avis** dans toutes les langues des États participants;
- Mettre à disposition une structure **normalisée harmonisée des d'ensembles** de données dans tous les États participants, afin de faciliter l'intégration des informations dans les systèmes de planification des voyages;
- Mettre à disposition une norme pour les informations relatives aux hauteurs d'eau;
- Assurer la compatibilité avec le système **de** visualisation des cartes électroniques et d'information en navigation intérieure (ECDIS intérieur) afin de faciliter l'intégration dans ledit système des avis à la batellerie;
- Faciliter l'échange de données entre les différents États.

Il ne sera pas possible de ~~standardiser~~ **normaliser** toutes les indications contenues dans les avis. Certaines indications seront fournies sous forme de «texte libre», sans traduction automatique. La partie ~~standardisée~~ **normalisée** devrait couvrir toutes les informations:

- Importantes pour la sécurité de la navigation intérieure (par exemple: naufrage d'une menue embarcation sur le côté droit du ~~chenal navigable~~ **chenal** du Danube, p.k. 2010);
- Nécessaires à la planification du voyage (par exemple: fermeture d'écluses, diminution du tirant d'air...).

Des informations ~~Informations~~ complémentaires (par exemple: motif de l'interruption du fonctionnement d'une écluse) pourront être communiquées sous la forme de textes **libres** ~~non standardisés~~.

2. La norme des Normalisation des données

Les avis à la batellerie doivent être mis à disposition conformément à ~~l'annexe 1 au~~ **chapitre 7: Structure des messages et formatage XML, partie définition** intitulée «Description des messages au format XML» ~~des informations~~.

La description des messages au format XML contient une vaste gamme d'éléments de manière à étendre autant que possible le domaine d'application des messages. Le message est structuré en plusieurs champs (tags): sections, groupes, sous-groupes et éléments d'information. L'utilisation de texte libre dans les éléments d'information devrait être limitée autant que possible. Les éléments d'information doivent être encodés (standardisés) chaque fois qu'ils peuvent l'être. La description du message au format XML définit la structure du message et les codes. Les valeurs de code normalisées, leur explication et leur traduction dans 24 langues sont fournies dans des tableaux de référence (appendice B).

Le schéma XML pour les avis à la batellerie, basé sur la description XML et les valeurs de code normalisées, contient une définition complète de tous les éléments XML, y compris des formats et des valeurs de code possibles (appendice C).

Pour obtenir un message XML lisible par machine, il faut remplir les champs vides dans le schéma XML (texte libre) et sélectionner les valeurs de code dans la liste des valeurs fournies dans le schéma XML.

3. Informations relatives aux hauteurs d'eau

Les informations relatives aux hauteurs d'eau sont importantes à la fois pour la planification du voyage et pour la sécurité **de la navigation**. Actuellement, il n'existe pas de norme commune pour ~~le référencement des~~ **la fixation de niveaux de référence pour les informations** relatives aux hauteurs d'eau. À titre d'exemple, l'Allemagne utilise l'étiage équivalent (EE) («**gleichwertiger Wasserstand**» ou **GIW**) tandis que les recommandations de la Commission du Danube font référence aux «basses eaux de régulation» (BER) (**Regulierungs Niederwasser** ou **RNW**), dont la définition est légèrement ~~divergente~~ **différente**. Les tirants d'air sont généralement ~~déterminés en utilisant comme référence~~ **définis par rapport une hauteur d'eau élevée aux hautes eaux**, mais, dans certains **cas**, la hauteur des basses eaux **sert de niveau de référence**. Les valeurs des échelles sont ~~basées fondées~~ **sur différents niveaux de la mer ou sur des valeurs spécifiques aux échelles pour le niveau zéro des points de référence spécifiques**. Par conséquent, les informations relatives aux hauteurs d'eau ne peuvent pas être utilisées dans les systèmes automatiques de calcul des tirants d'air.

Les données de référence pour les échelles de hauteur d'eau sont communiquées par les États membres. L'~~appendice A de l'annexe 1 de la partie I~~ contient une liste des échelles importantes pour la navigation intérieure ainsi que de leur ~~valeur zéro~~. Comme dans le passé, les indications relatives aux hauteurs d'eau contenues dans ~~les informations~~ **le message** pourront être ~~basées sur~~ **données en fonction de** la valeur zéro des échelles et le logiciel à bord pourra calculer la hauteur absolue ~~en se basant sur les~~ **sur la base des données de référence de la norme**.

4. Messages météorologiques

Dans la plupart des eaux soumises à l'action des marées et dans beaucoup des autres voies navigables intérieures, un certain nombre de paramètres hydrométéorologiques sont mesurés en permanence et communiqués en ligne. Les premiers destinataires de ces résultats de mesures sont les autorités en charge des voies ou étendues d'eau navigables. La communication de ces données aux utilisateurs tels que les bateliers opérant sur les voies navigables intérieures varie fortement. Pour aider les réseaux hydrométéorologiques à communiquer ces données aux bateliers, des messages météorologiques spécifiques sont communiqués sous forme d'avis à la batellerie, conformément au tableau 1, intitulé «Description des messages au format XML» du chapitre 7.

Les États membres ne sont pas tenus de fournir des données météorologiques. Si de telles données sont fournies, elles doivent l'être de manière conforme aux présentes spécifications techniques.

5. Moyens de diffusion

Si les avis à la ~~batterie~~ **batellerie** nationaux, fournis par les autorités compétentes, peuvent être utilisés par des utilisateurs pratiquant une autre langue, ces avis ~~devront~~ **doivent** être fournis conformément à la présente norme en format XML téléchargeable sur l'Internet. Afin de permettre le téléchargement d'informations spécifiques, les services Internet devraient offrir la possibilité de sélectionner:

- Un secteur spécifique de la voie navigable (numéro **ID** du secteur **de chenal** ~~dans l'ID~~ conformément **au chapitre 7 à l'annexe 1**, tableau 1); ou

- Un secteur spécifique de la voie navigable défini par les points kilométriques de début et de fin (hectomètre ~~de la voie navigable~~ **du chenal** dans l'ID, conformément à ~~l'annexe 1 au chapitre 7~~, tableau 1);
- Une période de validité (date de début et de fin conformément à ~~l'annexe 1 au chapitre 7~~, tableau 1);
- Une date de publication des avis (date de publication conformément à ~~l'annexe 1 au chapitre 7~~, tableau 1).

Les avis visés par la présente norme peuvent par exemple être mis à disposition par les moyens suivants:

- Services WAP (Wireless Application Protocol);
- Services de courrier électronique.

L'échange de données entre les autorités est recommandé. Toutes les autorités qui ~~utilisent le présent standard~~ **appliquent la présente norme** peuvent intégrer dans leurs propres services les ~~informations~~ **avis** provenant d'autres autorités et États. Les parties concernées par les échanges de données (autorités) peuvent convenir directement entre elles d'une procédure à retenir pour la communication ~~d'avis de messages XML en utilisant des méthodes de diffusion et de réception~~ **par distribution et extraction sélectives**.

6. Procédure à suivre pour apporter des changements dans les tableaux de référence et dans le schéma XML des avis à la batellerie

Les propositions visant à introduire des changements dans les tableaux de référence ou dans le schéma XML doivent être envoyées au Président du groupe d'experts des avis à la batellerie, accompagnées d'un exposé des motifs qui rendent le changement nécessaire.

Le Président distribue la proposition aux membres du groupe d'experts et à la Commission européenne. Au sein du groupe d'experts, la demande de modification est traitée conformément à la procédure d'amendement définie dans le mandat du groupe d'experts des avis à la batellerie.

Les propositions qui sont adoptées par le groupe d'experts des avis à la batellerie sont publiées sur le site Web du groupe.

Les propositions d'amendement à la résolution de la CEE concernant la norme internationale relative aux avis à la batellerie, fondées sur la synthèse des propositions adoptées, sont transmises à la CEE en consultation avec le secrétariat de la CEE.

Le secrétariat de la CEE traite cet amendement conformément aux procédures établies par la CEE. Dans ce contexte, il doit être tenu compte des travaux du groupe d'experts.

Si une proposition d'amendement de la résolution de la CEE fondée sur la synthèse des propositions est adoptée, la résolution mise à jour de la CEE ainsi que les tableaux de références et le schéma XML modifiés sont publiés par la CEE.

Annexe 1: Chapitre 7. Structure des messages et formatage XML

1. Introduction

Le présent document ~~chapitre~~ décrit la structure et le formatage ~~de l'information électronique standardisée des messages électroniques standardisés d'avis à la batellerie sur la navigation intérieure~~ messages qui peuvent être envoyés aux bateaux de navigation intérieure par les autorités locales.

7.12 Structure des avis à la batellerie

7.1.1 Généralités

Les ~~messages d'avis sur la navigation concernant les objets géographiques et destinés aux bateliers de la navigation intérieure~~ à la batellerie comportent les éléments d'information suivants:

- Identification ~~de l'avis du message;~~
- Avis **Message** concernant ~~la voie navigable~~ le **chenal** ou le trafic;
- Avis **Messages** relatifs aux hauteurs d'eau tels que:
 - ~~Les indications des messages sur les hauteurs d'eau;~~
 - ~~Les indications relatives messages relatifs~~ à la plus faible profondeur relevée;
 - ~~Les indications relatives messages relatifs~~ aux tirants d'air;
 - ~~Les indications relatives messages relatifs~~ à l'état des barrages;
 - ~~Les indications relatives messages relatifs~~ aux débits;
 - ~~Les indications relatives messages relatifs~~ au régime de débit;
 - ~~Les prévisions relatives aux messages de prévision sur les hauteurs d'eau;~~
 - ~~Les indications relatives à messages indiquant~~ la plus faible profondeur prévue;
 - ~~Les prévisions relatives aux messages de prévision sur les débits;~~
- ~~Les indications relatives Messages relatifs~~ à la présence de glace;
- **Messages météorologiques.**

Un ~~avis message standardisé normalisé~~ au format XML comporte par conséquent quatre sections:

- Identification **du message;**
- Avis **Messages** concernant ~~la voie navigable~~ le **chenal** ou le trafic;
- ~~Information relative Messages relatifs à la~~ **aux** hauteurs d'eau;
- ~~Indications relatives Messages relatifs à la~~ **présence de** glace;
- **Messages météorologiques.**

~~Normalement, une information~~ Un **message** ne comporte que deux sections: la section Identification **du message** et au moins **une** des sections suivantes: ~~Informations relatives à messages concernant la voie navigable le chenal et au ou le trafic, information relative message relatif aux hauteurs d'eau ou, information relative message relatif à la~~

présence de glace ou message météorologique (le panachage de sections contenant différents types d'informations n'est pas autorisé).

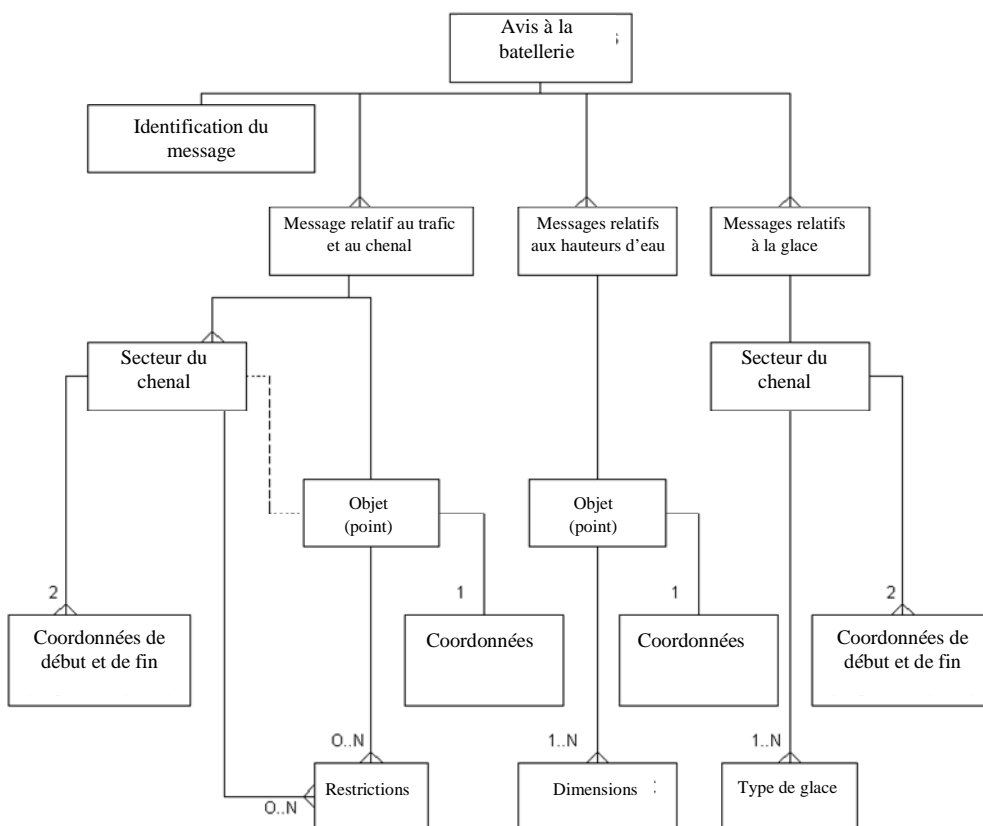
La section de l'avis comportant des informations relatives relative à la voie navigable au chenal et au trafic **énonce** des restrictions pour un Secteur de la voie navigable du chenal ou pour un Objet. Le diagramme montre également que les avis à la batellerie relatifs à la voie navigable au chenal et au trafic portent sur un Secteur de la voie navigable du chenal ou sur un Objet géographique (point). Lorsque l'information le message concerne un Objet, la voie navigable concernée le secteur du chenal doit aussi être indiquée, mais sans les données restrictives relatives aux restrictions.

Lorsqu'un avis **énonce** différentes restrictions pour différents groupes concernés ou différentes informations de communication pour différentes restrictions, le même numéro peut être utilisé pour plusieurs parties des avis relatifs à la voie navigable au chenal ou au trafic.

La section **du message relative** aux hauteurs d'eau contient des données relevées pour un Objet, généralement **une échelle un marégraphe**.

La section **du message relative** à la présence de glace comporte des informations relatives à la présence de glace sur le secteur concerné.

L'avis météorologique comprend des informations concernant les conditions météorologiques sur le secteur concerné.



- 3 Groupe 2.12 (section objet) non disponible pour les ~~annonces relatives~~ **messages relatifs à la voie navigable au chenal** (n° 2.11);
- 4 Dans le groupe 4.3, au moins un des éléments facultatifs 4.3.3 à 4.3.6 doit être complété;
- 5 Lorsqu'un groupe facultatif comporte des sous-groupes obligatoires, ces derniers **ne sont** ~~uniquement~~ obligatoires **que** si le groupe est utilisé à un niveau plus élevé;
- 6 Uniquement obligatoire pour les hauteurs d'eau et les tirants d'air;
- 7 **Un secteur de chenal est défini par les coordonnées de début et de fin (2 ensembles de coordonnées);**
- 8 **Un objet est défini par les coordonnées de son centre (1 ensemble de coordonnées);**
- 9 **Dans les WRM (messages relatifs aux hauteurs d'eau), un objet géographique a 2 ensembles de coordonnées si le code type est FWY; dans le cas contraire, 1 ensemble seulement de coordonnées doit être utilisé;**
- 10 **Obligatoire si le code mesure est «DIS», «VER», «LSD» ou «WAL»;**
- 11 **Obligatoire si le code mesure est «BAR»;**
- 12 **Obligatoire si le code mesure = «REG»;**
- 13 **Quand des prévisions sont faites pour diverses périodes, il faut un avis météorologique par période;**
- 14 **Des combinaisons de champs météo/classe/code peuvent être indiquées.**

27.1.3 Explications relatives aux champs

La signification des différents champs utilisés dans la description XML est précisée sur la page «Tags» (champs) **des tableaux de référence pour les avis à la batellerie** ~~de l'~~(appendice **B A** à la ~~Partie I~~).

27.1.4 Explications relatives aux codes

La signification des différents codes utilisés dans la description XML est précisée dans **les tableaux de référence pour les avis à la batellerie** ~~l'~~(appendice **B A**). Les formats et valeurs admissibles pour tous les éléments XML sont décrits dans le schéma XML **pour les avis à la batellerie** ~~dans l'~~(appendice **C B**).

~~Points de vue et aspects concernant l'avis à la batellerie standardisé:~~

- Les ~~informations avis à la batellerie~~ peuvent être ~~subdivisées~~ **subdivisés** en deux catégories: URGENT et NON-URGENT. Les ~~informations urgentes~~ **avis urgents** impliquent toujours une restriction du trafic de navigation. Par conséquent, une ou plusieurs indications doivent figurer dans la section Restrictions. ~~Si une information un avis ne comporte pas de section Restrictions, elle il n'est pas urgente urgent.~~
- Les données relatives aux longitudes et latitudes sont basées sur le WGS 84 et sont indiquées en degrés et minutes, avec au moins trois décimales, quatre décimales étant préférables (~~dénotation~~ **dd mm.mmmm N, ddd mm.mmmm E**).
- Les valeurs décimales portées dans les champs numériques sont indiquées avec un **point décimal** (~~Point~~) («.»). Aucune ponctuation n'est utilisée pour séparer les milliers.

- Seules les unités de mesure suivantes sont admissibles: cm, m³/s, h, km/h, et kW, **Bft (vents), mm/h (précipitations) et degré Celsius.**
- Il n'existe pas de section Objets pour les sections Voies navigables. Pour les objets (ponts, etc.), la section Voie navigable doit être incluse.
- Le ~~Code des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports (UN/LOCODE)~~ **code de localisation conforme à la spécification technique pour la notification électronique des navires** doit être utilisé en tant que ID unique conformément à la norme sur Ship Reporting.

27.1.4.1 Les codes Sujet attribués aux avis ~~de la batterie à la batellerie~~

Le sens et les situations indiqués par les différents codes sujets sont expliqués ci-après.

Interruption ~~Lorsqu'aucune forme de navigation n'est possible en~~ **Lorsque la navigation, sous quelque forme que ce soit, est impossible:**

- **à travers** tous les sas d'une écluse;
- **à travers** tous les passages sous un pont;
- **en** un point précis ~~de la voie navigable~~ **du chenal;**
- **sur** un secteur précis ~~de la voie navigable~~ **du chenal.**

Interruption partielle Lorsque la navigation est limitée pour cause de:

- fermeture d'un ou plusieurs sas d'une écluse, au moins un sas restant opérationnel;
- fermeture d'un ou plusieurs passages sous un pont, au moins un passage restant utilisable;
- restriction en un point donné ~~de la voie navigable du chenal, la voie navigable ce dernier~~ demeurant partiellement utilisable.

Retards Lorsqu'un obstacle ~~retarde~~ **empêche** la navigation au passage d'un pont, d'une écluse ou d'un secteur ~~de la voie navigable du chenal avec des données relatives au début et à la fin de la restriction~~ **pendant une certaine durée dont le début et la fin sont précisés.**

Exemple: Retard de deux heures au maximum le 13 novembre de 08:00 heures à 17:00 heures.

Codage:

date_start (date de début): 20021113

date_end (date de fin): 20021113

time_start (heure de début): 0800

time_end (heure de fin): 1700

limitation_code (code restrictions): Retard

Position_code (code position): Entier Tout

Value (valeur): 2

<i>Interruption de service</i>	<p>Lorsqu'un pont mobile n'est pas opérationnel sur une période donnée en service pendant un laps de temps donné.</p> <p>Cette période devrait être comprise dans la période normale de fonctionnement. Ce laps de temps doit se situer à l'intérieur des heures normales de fonctionnement.</p> <p>L'interruption de service d'une écluse implique une interruption ou un retard.</p> <p>En cas d'interruption de service d'un pont mobile, le passage sous le pont reste possible. Si tel n'est pas le cas, il s'agit d'une «interruption».</p>
<i>Fonctionnement modifié</i>	<p>Lorsque les horaires de service habituels d'une écluse ou d'un pont sont modifiés.</p> <p>Cela signifie généralement une restriction par rapport aux horaires de service habituels, en raison de travaux, plutôt qu'une extension des horaires de service.</p> <p>Une limitation des horaires de service d'une écluse se traduit en général par une interruption.</p> <p>Si, par exemple, une écluse est généralement normalement en service de 06:00 heures à 20:00 heures et que cet horaire est ramené à une plage allant de 10:00 heures à 14:00 heures, il y aura une interruption de 06:00 heures à 10:00 heures et de 14:00 heures à 20:00 heures.</p> <p>Une limitation des horaires de service d'un pont se traduit en général par une «interruption de service».</p>
<i>Longueur du bateau</i>	<p>Lorsque la longueur maximale généralement admise ou possible sur un secteur donné est réduite pour la navigation de passage.</p> <p>Cela se produit généralement dans les écluses (sas partiellement disponible).</p>
<i>Largeur disponible</i>	<p>Lorsque la largeur normalement disponible pour la navigation de passage est réduite en un point donné.</p> <p>Il s'agit généralement de travaux sur un pont ou une écluse.</p> <p>Ce Sujet est aussi utilisé lorsque la largeur disponible du chenal navigable est réduite, même lorsque ceci n'a pas d'incidence sur la largeur maximale disponible de la voie navigable.</p>
<i>Hauteur du bateau</i>	<p>Lorsque la hauteur normalement disponible pour la navigation de passage est réduite en un point donné.</p>
<i>Tirant d'air</i>	<p>S'applique aussi lorsque le tirant d'air est limité localement par des engins de révision par du matériel utilisé pour peindre par exemple.</p>
<i>Tirant d'eau du bateau</i>	<p>Lorsque le tirant d'eau normalement disponible pour la navigation de passage est réduit en un point donné.</p>
<i>Profondeur disponible</i>	<p>Lorsque la profondeur disponible est modifiée. Ceci n'a pas d'incidence directe sur le tirant d'eau maximal.</p>
<i>Interdiction d'accostage</i>	<p>Lorsqu'il est interdit d'accoster en un point donné de la voie navigable du chenal.</p>

<i>Modification de la signalisation</i>	Lorsque la signalisation nautique est modifiée, par exemple les bouées, balises, feux, panneaux, etc. L'encodage de «Modification de la signalisation» peut être utilisé pour les Nouveaux dispositifs de signalisation parce qu'il indique le passage de l'absence de signalisation à la présence d'une certaine signalisation.
<i>Travaux</i>	Autres activités sur ou à proximité de la voie navigable du chenal , lorsque celles-ci ne font pas partie des Sujets énumérés.
<i>Travaux de dragage</i>	Travaux de dragage pour lesquels aucun autre Sujet n'est applicable.
<i>Manœuvres militaires</i>	Manœuvres militaires pour lesquelles aucun autre Sujet n'est applicable.
<i>Manifestations festives</i>	Manifestations (compétitions d'avirons, feux d'artifice, etc.) pour lesquelles aucun autre Sujet n'est applicable.
<i>Information</i>	Toutes les autres informations pour lesquelles aucun autre Sujet (structuré) n'est applicable.
<i>Annulation de l'information l'avis</i>	L'information Le message doit être publié publié avec le numéro de version de l'information d'origine.

Lorsque plusieurs Sujets sont applicables pour ~~une seule information~~ **un seul message**, on retient la restriction ~~la plus importante pour la navigation~~ **qui a le plus d'impact sur le trafic.**

~~27.1.4.2 Explications relatives aux codes de glace~~ **Explications concernant les codes relatifs à la présence de glace**

La signification ~~du code~~ **des codes relatifs à la présence** de glace utilisés dans la description XML est précisée dans **les tableaux de référence pour les avis à la batellerie** (appendice **B A**).

L'épaisseur indiquée dans la colonne 2 du «ice_condition_code» (code ~~de relatif~~ **à l'état de la** glace) ne concerne que l'épaisseur moyenne constatée. Le choix du code pour une situation donnée doit être ~~basé~~ **fondé** sur la description.

27.1.4.3 Codage des périodes de restrictions

[Note du secrétariat: comme aucun amendement n'est proposé dans la présente section, celle-ci n'est pas reproduite dans le présent document.]