



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Soixante-troisième session**

Genève, 6-8 novembre 2019

Point 9 b) de l'ordre du jour provisoire

**Promotion des services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure : Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80)****Mise à jour de la Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80) : Guide du codage des avis à la batellerie destiné aux éditeurs****Communication du Président du Groupe international d'experts des avis à la batellerie****Mandat**

1. Le présent document est soumis dans le cadre du module 5, « Transport par voie navigable », paragraphe 5.1, du programme de travail pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/SC.3/2017/24) que le Comité des transports intérieurs a adopté à sa quatre-vingtième session (20-23 février 2018).
2. À sa cinquante-cinquième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a approuvé à titre préliminaire le projet de révision de l'annexe à la résolution n° 80, « Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure », et a prié le secrétariat de le soumettre au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) pour adoption définitive (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 81 et 82).
3. L'annexe du présent document contient le texte actualisé du Guide de codage des avis à la batellerie destiné aux éditeurs. Le SC.3 est invité à l'adopter en remplacement du texte de l'appendice A de l'annexe à la résolution n° 80.



## Annexe

### Guide de codage des avis à la batellerie destiné aux éditeurs

#### Abréviations

<i>Abréviation</i>	<i>Signification</i>
CEVNI	Code européen des voies de navigation intérieure ( <a href="http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html">http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html</a> )
Code de localisation ISRS	Code de localisation associé à la norme ISRS (International Ship Reporting Standard – Norme internationale de notification pour la navigation)
ECDIS Intérieur	Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure
ENC	Electronic Navigational Chart – Carte électronique de navigation
FTM	Fairway and Traffic related Message – Message concernant le chenal ou le trafic
ICEM	ICE Message – Message relatif à la présence de glace
NtS	Notices to Skippers – Avis à la batellerie
SIF	Services d'information fluviale
VHF	Bande mobile maritime
WERM	Weather Related Message – Avis météorologique
WRM	Water Related Message – Message relatif aux hauteurs d'eau
WSDL	Web Services Description Language (Langage de description de services Web)
XML	Extensible Markup Language – Langage de balisage extensible)
XSD	XML Schema Definition (Définition de schéma XML)

#### 1. Contexte, structure et objet des Guides de codage des avis à la batellerie

La norme NtS est améliorée en permanence. Une avancée majeure a été la publication du NtS Web Service, qui facilite les échanges de NtS entre les autorités ainsi qu'entre les autorités et les utilisateurs de NtS.

Deux documents ont été élaborés en vue de faciliter le codage harmonisé des NtS au niveau national et international : le Guide de codage des avis à la batellerie destiné aux éditeurs et le Guide de codage des avis à la batellerie destiné aux développeurs d'applications. Ces guides appliquent la NtS XSD 4.0 et le NtS Web Service WSDL 2.0.4.0.

Compte tenu de l'utilisation accrue du NtS Web Service, les NtS sont davantage harmonisés afin d'assurer un affichage adéquat de leur contenu sur les systèmes de tierces parties. Un codage uniforme des messages est également essentiel à la prise en compte des messages dans les applications de planification des voyages.

Les éléments contenant uniquement des valeurs standard ou par défaut sont omis s'ils sont facultatifs, car ils entraînent un surcroît de messages sans valeur ajoutée.

Le Guide de codage des avis à la batellerie destiné aux éditeurs s'adresse aux personnes qui rédigent (et publient) les NtS. Il inclut des instructions étape par étape en vue de créer des types de messages adéquats, ainsi qu'une explication des codes. Le Guide de codage des avis à la batellerie explique l'applicabilité des quatre types de NtS, fournit des instructions pour remplir les messages et inclut également des codes à utiliser dans certaines circonstances. Le Guide de codage des avis à la batellerie destiné aux éditeurs est inclus à l'appendice A du présent règlement.

Le Guide de codage des avis à la batellerie destiné aux développeurs d'applications contient des lignes directrices pour le développement et l'exécution d'applications pour les NtS, en expliquant leur logique, leurs processus et leurs valeurs automatiques/par défaut. Le Guide de codage des avis à la batellerie destiné aux développeurs d'applications est inclus à l'appendice B **de l'annexe à la résolution n° 80, révision 2 de l'annexe au présent règlement.**

## 2. Sélection du type de NtS

- FTM : Choisissez ce type si vous voulez créer un « message relatif à la voie navigable et au trafic » pour des voies navigables ou des objets sur une voie navigable. [aller au chapitre 3] ;
- WRM : Choisissez ce type si vous voulez créer un « message relatif aux hauteurs d'eau », qui permet de fournir des informations sur les niveaux d'eau actuels et prévus, ainsi que d'autres informations. Le message relatif aux hauteurs d'eau contient des informations relatives à un objet ou un secteur de chenal navigable. L'objet est défini par son code de localisation ISRS, tandis que le secteur de chenal navigable est défini par ses codes de localisation ISRS de début et de fin ;
- ICEM : Choisissez ce type si vous voulez créer un « message relatif à la glace ». La section Informations relatives à la glace comporte des informations relatives aux conditions de glace sur une partie de chenal navigable définie par ses codes de localisation ISRS de début et de fin ;
- WERM : Choisissez ce type si vous voulez créer un « avis météorologique », qui permet de fournir des relevés et des prévisions météorologiques relatifs à une portion de voie navigable définie par ses codes de localisation ISRS de début et de fin.

## 3. Considérations de base relatives aux messages FTM<sup>1</sup> et étapes de la publication d'un message FTM

Le chapitre 4 présente des informations détaillées sur les codes qui doivent être utilisés. Les considérations formulées à partir de la section 3.3 ne correspondent pas nécessairement à l'ordre d'entrée suivi par un outil d'édition des FTM.

3.1 Est-il nécessaire de publier des informations au moyen d'un NtS FTM conformément à la norme NtS ? Toutes les informations pertinentes sur la sécurité et la planification des voyages doivent être publiées au moyen de NtS. Des informations n'ayant pas d'utilité pour la sécurité et la planification des voyages peuvent être publiées. Chaque sujet/incident/événement doit être publié dans un message séparé.

3.2 Existe-t-il déjà un FTM valide pour la situation actuelle (en rapport avec le contenu ainsi que la période de validité) ?

<sup>1</sup> Fairway and Traffic related Message – Message concernant le chenal ou le trafic.

### 3.2.1 Oui :

Le FTM existant doit être mis à jour. Le message publié concerné doit être sélectionné et mis à jour dans l'outil d'édition des FTM. Un FTM expiré ne peut plus être mis à jour.

### 3.2.2 Non :

Un nouveau FTM doit être établi. Lorsqu'un événement similaire a déjà été codé dans un FTM existant, celui-ci peut être utilisé comme ébauche pour la création d'un nouveau FTM (si cette fonction est disponible), ou un modèle peut également être utilisé (si cette fonction est disponible).

### 3.3 Le champ géographique de validité doit être défini.

3.3.1 Lorsque le FTM est lié à une partie spécifique d'une voie navigable, cette partie doit être incluse, en étant définie par sa coordonnée de début et sa coordonnée de fin. Si le contenu s'applique à plusieurs secteurs d'une même voie navigable ou de différentes voies navigables, ceux-ci peuvent tous être repris dans un seul FTM.

3.3.2 Lorsque le FTM porte sur un objet spécifique (par exemple un pont, une écluse, etc.) présent sur la voie navigable, il doit être sélectionné dans la liste des objets disponibles (si la fonction de sélection est disponible). Il n'est pas nécessaire de définir une partie de voie navigable dans le message. Lorsqu'un FTM porte sur plusieurs objets, ceux-ci peuvent tous être repris dans un seul FTM.

3.3.3 Il est possible de combiner des informations relatives à des objets et à des chenaux navigables dans un seul message, pour autant que les informations portent sur une cause/un événement spécifique (même sujet et même code motif).

3.3.4 Bien que les coordonnées soient facultatives, elles sont fournies en soutien de la visualisation sur carte (ces coordonnées sont souvent fournies automatiquement par l'application NtS).

### 3.4 Le contenu du FTM doit être encodé.

Toutes les informations pouvant être exprimées au moyen des NtS Reference Tables doivent être codées dans les champs de message standardisés. Seules les informations supplémentaires (qui ne sont pas codables autrement) sont indiquées dans les champs de texte libre.

3.5 Le ou les groupes cibles relatifs au type de bateau et les sens de navigation concernés doivent être indiqués le cas échéant.

3.5.1 Lorsque le message est valable pour tous les bateaux (quel que soit leur type) dans tous les sens de navigation, le groupe cible n'est pas précisé et seules les informations essentielles sont codées. Si le message/la restriction concerne un groupe cible ou un sens de navigation spécifique, les codes pertinents doivent être sélectionnés.

3.5.2 Lorsque la totalité du message s'adresse à des groupes cibles spécifiques, les informations relatives au groupe cible sont fournies dans la partie générale du FTM (et ne sont pas répétées dans la ou les sections « Restrictions »).

3.5.3 Lorsque différentes restrictions s'appliquent à différents groupes cibles, les informations relatives au groupe cible sont fournies dans les sections « Restrictions » respectives (et ne sont pas répétées dans la partie générale).

3.5.4 Lorsque des dérogations aux restrictions sont accordées à certains bateaux ou au trafic local par les autorités compétentes (par exemple, aux bateaux participant à un événement concerné par une restriction générale ou au trafic local de ferries dans des zones visées par une interruption), ces dérogations ne doivent pas être prises en compte pour le codage du ou des groupes cibles. Ces informations peuvent être indiquées dans le champ de texte libre réservé aux informations supplémentaires.

3.6 La section « Communication » est remplie le cas échéant.

Si des informations supplémentaires sont disponibles via une source spécifique, il convient de le mentionner dans cette section. En cas d'obligation d'annonce supplémentaire via un canal spécifique, il convient de le mentionner dans cette section.

3.7 La section « Restrictions » est remplie le cas échéant.

La section « Restrictions » doit être remplie lorsque des restrictions s'appliquent. Les valeurs liées à des restrictions qui sont connues doivent être indiquées. Il est obligatoire de fournir des valeurs pour les dimensions des bateaux, les limites de vitesse et l'espace de navigation disponible.

Les périodes de restriction doivent être indiquées à chaque fois, afin de permettre aux applications de planification des voyages d'effectuer des calculs corrects (pour faciliter la tâche, l'application NtS peut prévoir une fonction permettant de copier les périodes de restriction ou de sélectionner plusieurs restrictions pour une même période).

3.8 La date de début de la validité du message doit être indiquée.

La date de fin de la validité du message doit également être indiquée si elle est déjà connue. La date de fin de la validité ne peut pas être antérieure à la date actuelle.

Il est à noter que les applications utiliseront les informations relatives à la période de validité pour sélectionner les messages à montrer aux utilisateurs pendant une période requise.

En cas d'annulation du message :

a) Si sa période de validité n'a pas encore débuté, les dates de début et de fin doivent être définies à la date d'annulation ;

b) Si sa période de validité a déjà débuté, les nouvelles dates de fin de toutes les restrictions doivent être définies à un temps révolu et la date de fin de validité doit être définie à la date d'annulation.

3.9 Le message peut être publié.

#### 4. Explication des codes d'un FTM

4.1 Subject\_code :

Utilisation du code sujet :

- « **Avertissement** » : pertinent pour la sécurité. Un avertissement doit contenir au moins une restriction entraînant la mise en danger directe et concrète de personnes, de bateaux ou d'installations, par exemple un avis concernant des travaux de soudure sur un pont produisant des étincelles, une cage d'inspection ou des ouvriers suspendus à un pont, ou un obstacle dans le chenal ;
- « **Annonce** » : pertinente pour la planification du voyage ou la sécurité. L'annonce peut contenir des restrictions, par exemple la restriction d'un sas en raison de travaux d'entretien, un dragage sur le chenal ou les règles de circulation qui s'ajoutent à la législation nationale ;
- « **Service d'information** » : informations générales qui ne sont pas directement liées à la planification du voyage ou à la sécurité. Le service d'information ne peut pas comporter de restrictions spécifiques et n'est donc pas directement pertinent pour la planification ou la sécurité du voyage. Il peut s'agir d'informations telles que les règlements particuliers de police ou les mises à jour des données de l'ECDIS Intérieur. La période de validité est utilisée pour préciser le temps durant lequel le message du service d'information est visible pour les utilisateurs, et non pour indiquer la période de validité des informations fournies (par exemple un mois ou tel que défini dans les procédures nationales).

- « Avis annulé »

Le code sujet « Avis annulé » n'est utilisé que si :

- La date actuelle est antérieure à la date de début de validité. Dans ce cas, seul le contenu du champ « Informations supplémentaires dans la langue nationale » peut être modifié ; le reste du contenu du message doit rester inchangé. Dans ce cas, « Avis annulé » est utilisé pour retirer une information avant qu'elle ne devienne valide. « Avis annulé » est donc utilisé pour les informations qui n'ont pas atteint leur date de début de validité et/ou pour les mesures planifiées qui ne seront pas exécutées (par exemple, un dragage était prévu, mais ne peut être entamé en raison d'une hauteur d'eau élevée) ;
- La période de validité a déjà débuté et les nouvelles dates de fin de toutes les restrictions sont définies pour une période révolue. La date de fin de validité doit être définie à la date d'annulation.

Dans ce cas, les mesures/événements se terminent avant la fin de la période de validité définie initialement pour un FTM existant.

#### 4.2 Reason\_code

Le code de motif doit être spécifié afin de fournir davantage d'informations aux bateliers.

Utilisation du code de motif :

<i>Code de motif</i>	<i>Définition</i>
Abaissement du niveau d'eau	Annonce d'un abaissement contrôlé du niveau de l'eau pour les besoins d'une inspection, de travaux ou de gestion de l'eau
Accident	Avertissement d'un accident
Atterrissement	Annonce d'une réduction du mouillage disponible en raison d'un atterrissement
Chutes d'objets	Annonce d'une chute d'objets, par exemple stalactites ou branches d'arbres
Couverture radio	Annonce relative à la couverture radio
Crue	Annonce d'un cas de crue avant l'atteinte du niveau d'eau d'interdiction
Dragage	Annonce de travaux de dragage
Eaux montantes	Annonce d'une augmentation de la hauteur d'eau d'origine naturelle, non due à la gestion de l'eau
Embâcle	Annonce de la présence d'embâcles au-dessus du niveau de l'eau (visibles) et en dessous du niveau de l'eau (invisibles)
Enlèvement d'objet	Annonce de l'enlèvement d'un objet
Étiage	Annonce d'un cas d'étiage avant l'atteinte du niveau d'eau d'interdiction
Événement	Annonce d'événements, par exemple compétitions de natation, de navigation ou d'aviron
Exercices	Annonce d'exercices, par exemple exercices de sauvetage ou exercices militaires
Faux échos radar	Annonce de la possibilité d'échos radar parasites
Feux d'artifice	Annonce de feux d'artifice
Glace	Annonce de la présence de glace ; des informations supplémentaires seront envoyées via une information relative à la glace (message relatif à la glace).
Grève	Annonce relative à une grève du personnel d'exploitation ayant une incidence sur la disponibilité de l'infrastructure des voies navigables

<i>Code de motif</i>	<i>Définition</i>
Inspection	Annonce de travaux d'inspection ; uniquement utilisée en cas d'inspection, et non pour les travaux (de réparation/construction). Possibilité de restrictions en raison de voitures/cages d'inspection ou d'échafaudages
Ligne haute tension	Annonce d'une ligne haute tension traversant la voie navigable
Mise à jour des données de l'ECDIS Intérieur	Service d'information sur une mise à jour des données de l'ECDIS Intérieur
Mise à l'eau	Annonce du départ d'un bateau d'un chantier naval
Modifications du chenal navigable	Annonce de modifications du chenal navigable
Niveau d'eau d'interdiction	Annonce d'un niveau de l'eau (élevé ou faible) entraînant une interdiction de la navigation
Niveau d'eau nécessitant une navigation prudente	Annonce d'un niveau d'eau (élevé ou faible) nécessitant une prudence particulière lors de la navigation
Nouvel objet	Annonce d'un nouvel objet disponible, par exemple un pont ou un point de stationnement
Objet immergé	Annonce d'une réduction du mouillage disponible et/ou de la largeur du chenal navigable en raison d'un objet immergé
Obstacle à la navigation	Annonce d'une réduction de la hauteur libre et/ou de la largeur du chenal navigable en raison d'un obstacle au-dessus de la surface de l'eau
Opération de déminage	Annonce d'une opération de déminage
Opération de mesure de débit	Annonce de travaux de mesure du débit
Panneaux de signalisation endommagés	Annonce d'un endommagement de la signalisation/de signaux
Plongeurs au travail	Avertissement sur un plongeur qui se trouve sous l'eau
Règlements particuliers de police	Service d'information sur l'ajout ou la modification des règles législatives ou réglementaires applicables sans restrictions spécifiques, dates de restriction ou dates de validité
Rétrécissement du chenal navigable	Annonce d'une réduction de la largeur du chenal navigable si aucun autre code motif n'est applicable
Risques pour la santé	Avertissement ou annonce concernant par exemple la présence de processionnaires du chêne, une fuite de gaz, etc.
Service étendu	Annonce d'un débit de déchargement plus important que d'habitude, à cause d'un barrage ou d'une écluse pour raison de gestion de l'eau
Service minimum	Annonce d'un débit de déchargement moins important que d'habitude, à cause d'un barrage ou d'une écluse pour raison de gestion de l'eau
Signalisation modifiée	Annonce de modifications de la signalisation de la voie navigable
Signalisation spéciale	Annonce de l'utilisation d'une signalisation spéciale, par exemple pour le blocage d'étendues d'eau ou de zones de pêche
Transport spécial	Annonce de transports spéciaux
Travaux de construction	Annonce de travaux de construction
Travaux de réparation	Annonce effectuée lorsqu'un élément est cassé ou en panne et doit être réparé (par exemple un élément du système de commande d'une écluse) ; elle peut également être utilisée pour les réparations planifiées

<i>Code de motif</i>	<i>Définition</i>
Travaux de sondage	Annonce de travaux de sondage
Travaux	Annonce de travaux généraux sur des objets, sur les rives et/ou dans les lits des voies navigables (rivières ou canaux)
Restriction de la navigation	Sert uniquement d'indication des restrictions existantes si aucun autre code motif n'est applicable
Autres	à ne pas utiliser ; lorsqu'aucun autre code motif n'est applicable, le code motif n'est pas rempli

#### 4.3 Limitation\_code :

Utilisation du code de restriction :

- Restriction :

Lorsqu'aucune forme de navigation n'est possible :

- Via un sas ;
- Via une passe de pont ;
- Via un point précis du chenal navigable ;
- Sur un secteur précis du chenal navigable.

- Restriction partielle :

Chaque élément d'une infrastructure (par exemple un sas ou une passe de pont) possède son propre code de localisation ISRS. Dans le cas où ce code serait toujours manquant, une restriction partielle peut être utilisée si une navigation limitée est possible (par exemple, lorsqu'une seule zone d'une écluse possédant deux sas parallèles est disponible) :

- Par la fermeture d'un sas ou de plusieurs sas d'une écluse, dont un sas au moins reste ouvert ;
- Par la fermeture d'une ou plusieurs passes de pont, dont une passe au moins reste ouverte.

- Navigation interrompue :

Utilisé lorsqu'un pont mobile n'est pas en service pendant un laps de temps donné. Ce laps de temps doit se situer à l'intérieur des heures normales de fonctionnement.

En cas d'interruption de service d'un pont mobile, le passage sous le pont reste possible. Dans le cas contraire, il s'agit d'une « Restriction ». L'interruption de service d'une écluse est codée en tant que « Restriction ».

- Exploitation restreinte :

Utilisé en cas de modification, de prolongation ou de réduction des horaires de service habituels d'un objet (par exemple une écluse ou un pont (mobile)).

- En cas de restriction relative aux dimensions autorisées des bateaux/convois (non directement liée à l'infrastructure), la restriction est codée avec les éléments de texte suivants :

- Tirant d'eau du bateau ;
- Largeur du bateau ;
- Largeur du convoi ;
- Longueur du bateau ;
- Longueur du convoi ;



- Tirant d'air du bateau.

Si elle est disponible, une valeur absolue est indiquée.

- En cas de restriction relative à la dimension disponible d'un objet ou d'un secteur de la voie navigable, les codes suivants sont utilisés :
  - Hauteur libre ;
  - Longueur disponible ;
  - Largeur disponible ;
  - Mouillage disponible.

Si elle est disponible, une valeur absolue est indiquée.

- Profondeur minimale : utilisée en cas de risque de problème lié à la profondeur (par exemple en raison d'un atterrissage). Une valeur est fournie pour la profondeur absolue (sur la base d'une valeur de référence) ou la réduction de la profondeur. Si elle est disponible, une valeur absolue est indiquée.
- Délai : utilisé en cas d'interruption/d'incident de durée limitée concernant un objet ou un secteur de voie navigable entre une date de début et une date de fin spécifiées.
- La durée maximale estimée de l'interruption/de l'incident devrait être codée. Le délai n'est pas utilisé en cas d'indisponibilité d'un ou plusieurs sas d'une écluse.
- Lorsque des manœuvres ou des actions spécifiques sont interdites, les restrictions pertinentes doivent être codées. Ces restrictions ne sont codées que si elles ne sont pas déjà annoncées par des signaux ou des règlements de navigation codés dans l'ENC intérieur officiel :
  - Puissance minimum ;
  - Navigation alternée ;
  - Interdiction de virer ;
  - Interdiction de croiser ;
  - Dépassement interdit ;
  - Interdiction de stationner ;
  - Interdiction d'amarrage ;
  - Ancrage interdit ;
  - Remous interdits ;
  - Limite de vitesse ;
  - Interdiction de débarquer.

Si elle est disponible, une valeur absolue est fournie pour la limite de vitesse et la puissance minimum.

- Attention spéciale : lorsque le FTM (ou une partie de celui-ci) se rapporte à une voie/un chenal navigable, cette restriction est utilisée pour indiquer à quel endroit du chenal/de la rivière/du canal/du bassin un incident s'est produit ;
- Elle est par ailleurs utilisée lorsqu'il est impossible de décrire en détail la restriction, mais qu'il est utile ou nécessaire d'avertir ou d'informer les bateliers de l'importance d'être prudents et de faire attention aux informations radio ;
- Pas de restriction : à n'utiliser que pour indiquer expressément qu'il n'y a pas de restriction au cours d'une période donnée.

#### 4.4 Limitation interval\_code

Utilisation du code de période de restriction

- « Permanent » : utilisé pour les restrictions applicables à partir d'une date/heure de début jusqu'à une date/heure de fin sans interruption (par exemple restriction du 01.01.2016 à 00 h 00 au 31.03.2016 à 23 h 59, mais aussi restriction le 17.09.2016 de 8 h 00 à 18 h 00) ;
- « Journalier » : utilisé pour l'application régulièrement répétée d'une restriction (par exemple, pas de remous pendant les heures de travail sur un site de dragage – du 07.04.2016 au 11.04.2016, quotidiennement de 6 h 00 à 18 h 00) ;
- En journée (au sens du CEVNI) : le terme « journée » désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil ;
- De nuit (au sens du CEVNI) : le terme « nuit » désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil ;
- Jours de la semaine : en cas d'intervalles liés à différents jours de la semaine, ceux-ci doivent être sélectionnés parmi les éléments de texte suivants :
  - Lundi ;
  - Mardi ;
  - Mercredi ;
  - Jeudi ;
  - Vendredi ;
  - Samedi ;
  - Dimanche ;
  - Lundi au vendredi ;
  - Samedi et dimanche.
- « Par mauvaise visibilité » : à n'utiliser que lorsque la restriction ne s'applique qu'en cas de conditions de visibilité réduite en raison de brouillard, de brume, de neige, de pluie ou autre ;
- « À l'exception de » : à ne pas utiliser ; les intervalles interrompus doivent être indiqués en tant que périodes de restriction séparées à l'intérieur d'une même restriction. En effet, les logiciels de planification des voyages ne sont pas en mesure de comprendre que ce code ne s'applique pas à la date ou à l'heure donnée. Il est donc impossible de calculer correctement les ETA ;
- « lundi au vendredi excepté jours fériés » : à n'utiliser que si les jours fériés sont compris dans la période de validité de la restriction. À titre de service pour les utilisateurs, les jours fériés peuvent être indiqués dans la section de texte libre du FTM. Les logiciels de planification des voyages ne seront pas en mesure de tenir compte des jours fériés dans le calcul des ETA.

#### 4.5 Indication\_code

Le code indication est censé servir d'information sur les valeurs spécifiques relatives à certaines restrictions (par exemple limite de vitesse, puissance minimum, mouillage disponible). Pour déterminer certaines dimensions, une référence à un système de référence externe (géographique ou hydrologique) (par exemple hauteur libre, mouillage disponible, profondeur minimale) ou en rapport avec les dimensions connues de structures artificielles (par exemple longueur disponible, largeur disponible) est nécessaire.

4.5.1 Si des dimensions ou références absolues sont connues, elles doivent être utilisées. Des valeurs relatives ne doivent être utilisées qu'en cas d'impossibilité de faire référence à un système de référence externe.

4.5.2 réduit par → ceci est une valeur relative.

4.5.3 maximum → ceci est une valeur absolue.

4.5.4 minimum → ceci est une valeur absolue.

4.5.5 Si la dimension indiquant une restriction fait référence à une coordonnée géographique ou hydrologique, le système de référence concerné doit être indiqué dans le message NtS (par exemple, une hauteur libre de 4 m minimum fait référence à la plus grande hauteur d'eau navigable ; un mouillage disponible de 1,7 m minimum fait référence au plus bas niveau d'eau réglementé).

4.5.6 Si la dimension indiquant une restriction fait référence à une dimension d'une structure artificielle (par exemple un pont ou une écluse), la référence peut être donnée par rapport aux dimensions connues (par exemple réduction de la hauteur libre de 1,5 m, réduction de la longueur disponible de 27 m).

#### 4.6 Position\_code (pour les objets) :

Dans la mesure du possible, le code position relatif aux objets fait référence au côté du chenal navigable où l'objet est situé par rapport à l'axe du chenal (gauche/milieu/droite) ou à une autre information notoirement connue (nouveau/vieux) ou à une direction géographique (nord/sud/est/ouest). Le code position relatif aux objets peut être prérempli automatiquement à partir des données de référence de l'index SIF (RIS Index). La rive gauche/droite du chenal est déterminée en regardant vers l'aval.

#### 4.7 Position\_code (pour les chenaux et les voies navigables) :

Aucun code position n'est indiqué pour un FTM (ou une partie de celui-ci) qui se rapporte à une voie/un chenal navigable. Pour indiquer le côté du chenal/du canal/de la rivière/du bassin où s'est produit un incident, la restriction « attention spéciale », associée au code position de restriction adéquat, est utilisée.

#### 4.8 Position\_code (restrictions) :

4.8.1 Dans la mesure du possible, le code position fait référence au côté du chenal ou de l'objet où s'applique la restriction (gauche/droite). La rive gauche/droite du chenal est déterminée en regardant vers l'aval.

4.8.2 Le code position attire l'attention du batelier sur le côté du chenal où se trouve, par exemple, une zone d'intérêt particulier, un danger ou un obstacle. Une indication approximative (par exemple rive gauche – gauche – milieu – droite – rive droite) est donc suffisante. Une subdivision plus détaillée n'est pas prévue.

4.8.3 Au besoin, des informations plus précises sur la position sont fournies, de préférence au moyen de cartes ou de croquis (en pièce jointe ; voir le chapitre 3.6).

4.8.4 Pour les secteurs où l'indication de position habituelle, basée sur la rive du chenal navigable (gauche/droite) ne paraît pas appropriée (par exemple les bassins portuaires, certains secteurs de canaux où la direction du débit n'est pas distincte), les points cardinaux (nord/est/sud/ouest) peuvent être utilisés.

#### 4.9 Target\_group\_code (voir le chapitre 3.5).

#### 4.10 Reporting\_code :

4.10.1 En règle générale, le code rapport n'est utilisé qu'en cas de besoin spécial de communication (par exemple obligation complémentaire d'annonce à l'autorité locale au sujet de la régulation du trafic sur le site), ou lorsque des informations supplémentaires directement pertinentes pour le FTM sont disponibles (par exemple un point de contact VHF tel qu'un nom de canal ou un indicatif d'appel pour la position actuelle de la drague).

4.10.2 Il convient d'éviter de répéter de manière habituelle les données de communication accessibles au public (par exemple les numéros de téléphone des autorités locales, les canaux VHF des écluses, etc.) en l'absence d'une raison directe liée au FTM.

4.10.3 En règle générale, les moyens de communication généralement applicables au sens de la réglementation officielle (par exemple les communications VHF bateau-à-bateau ou bateau-à-station terrestre telles que définies par le CEVNI ou les règles de navigation nationales ou régionales) ne sont pas répétés par le code rapport en l'absence d'une raison directe liée au FTM.

## 4.11 Communication\_code :

Le format suivant est utilisé (exemples) :

- VHF « numéro, indicatif d'appel » : « 10, Schiffahrtsaufsicht Wien » ;
- Numéro de téléphone ou de télécopieur : « +43123456789, Schiffahrtsaufsicht Wien » ;
- Adresse internet : « <http://exemple.com> » ;
- Signalisation sonore : « longue sirène/ langer Ton » ;
- Adresse de courrier électronique : « exemple@authority.eu » ;
- Adresse de courrier électronique EDI : « 900012345@edi.bics.nl » ;
- Télétexte : « ARD, 992 – 995 ».

## 4.12 Type\_code :

Une voie navigable est soit un canal, soit un bassin, soit une rivière.

- Zone de stationnement ;
- Rive ;
- Balise ;
- Point de stationnement ;
- Poste de douane ;
- Pont ;
- Passe de pont ;
- Bouée ;
- Câble suspendu (chemin de câbles, lignes électriques) ;
- Canal (le terme « canal » est utilisé si un message porte sur la totalité du canal (et non pas uniquement sur le chenal navigable)) ;
- Pont-canal : aqueduc ;
- Caniveau ;
- Chenal (le terme « chenal » désigne la partie de la voie navigable qui peut effectivement être utilisée pour le transport maritime) ;
- Bac ;
- Pontons ;
- Porte de garde (une porte de garde est utilisée pour protéger une zone en crue) ;
- Port ;
- Installation portuaire ;
- Capitainerie ;
- Bassin (le terme « bassin » est utilisé si un message porte sur la totalité du bassin (et non pas uniquement sur le chenal navigable)) ;
- Feux ;
- Sas d'écluse : sas individuel ;
- Écluse : le complexe éclusier tout entier ;
- Aménagement d'amarrage ;
- Panneau de signalisation ;
- Oléoduc ;

- Oléoduc aérien ;
- Plan incliné ;
- Station de collecte de déchets ;
- Poste de contrôle ;
- Bassin réservoir ;
- Rivière (le terme « rivière » est utilisé si un message porte sur la totalité de la rivière (et non pas uniquement sur le chenal navigable)) ;
- Ascenseur à bateaux ;
- Chantier naval ;
- Station de signalisation ;
- Terminal ;
- Échelle/marégraphe ;
- Tunnel ;
- Bassin de virage ;
- Centre de gestion de trafic ;
- Barrage (un barrage sert à contrôler le niveau de l'eau dans les rivières).

## 5. Considérations de base relatives aux messages WRM

En règle générale, les messages WRM, relatifs aux hauteurs d'eau, sont générés automatiquement. Lorsque cela n'est pas possible, la génération manuelle de WRM suit le plus étroitement possible les procédures établies pour les WRM générés automatiquement (voir le Guide de codage des avis à la batellerie destiné aux développeurs).

## 6. Considérations de base relatives aux messages ICEM et étapes de la publication d'un ICEM

Les messages ICEM, relatifs à la glace, dépendent des observations et évaluations locales et sont habituellement générés par le personnel autorisé.

Un ICEM est émis en cas de présence de glace. La présence de glace n'entraîne pas nécessairement une restriction de la navigation ; toutefois, des informations sur les conditions de glace n'entravant pas la navigation peuvent être fournies.

### 6.1 Est-il nécessaire de publier des informations au moyen d'un NtS ICEM ?

Le premier message relatif à la glace relatif à un secteur n'est publié qu'en cas de présence de glace sur la voie navigable et ou sur ses affluents, et ce, également s'il n'y a pas de restrictions.

### 6.2 Un ICEM valide existe-t-il déjà pour le secteur de la voie navigable concerné ?

#### 6.2.1 Oui :

Si un message relatif au secteur concerné est (toujours) valide, le message existant est mis à jour. Il est possible de mettre à jour des messages relatifs à la glace existants même si la zone d'applicabilité n'est plus la même (par exemple si la glace s'étend et augmente ainsi la dimension du secteur concerné).

#### 6.2.2 Non :

En l'absence d'un message relatif à la glace valide pour le secteur concerné, un nouveau message doit être créé.

6.3 Toutefois, des informations sur la condition de glace n'entravant pas la navigation peuvent être fournies.

6.4 Un ICEM est toujours valide pour un seul secteur de la voie navigable. Le champ géographique de validité doit être déterminé en définissant la voie navigable et les points de début et de fin (hectomètres) pertinents (ou en sélectionnant des secteurs qui se suivent, en fonction de l'application nationale de la réglementation).

6.5 La durée de la mesure doit être indiquée. Les conditions de glace en question doivent être indiquées en utilisant au moins l'une des listes de codes (en fonction des exigences nationales).

6.5.1 Ice\_condition\_code.

6.5.2 Ice\_accessibility\_code.

6.5.3 Ice\_classification\_code.

6.5.4 Ice\_situation\_code (le code relatif à la présence de glace doit toujours être fourni afin de permettre la présentation de la présence de glace sur une carte à l'aide de couleurs de type « feux de signalisation »).

6.6 L'ICEM peut être publié. Les messages relatifs à la glace sont automatiquement valides jusqu'au lendemain de leur publication ou jusqu'au moment déterminé par les procédures nationales.

## 7. Considérations de base relatives aux messages WERM

Compte tenu de l'abondance de services et d'applications Web disponibles pour les prévisions et les avertissements météorologiques, les messages WERM ne devraient être utilisés que pour communiquer des informations météorologiques d'importance particulière pour la navigation, qui ne sont pas couvertes par les services généraux d'information météorologique.

En règle générale, les avis météorologiques sont générés automatiquement. Lorsque cela n'est pas possible, la génération manuelle de WERM suit le plus étroitement possible les procédures établies pour les WERM générés automatiquement (voir le Guide de codage des avis à la batellerie destiné aux développeurs d'applications).

## 8. Règles relatives à certains éléments

### 8.1 Règles pour l'élément « name » relatif aux objets

Les noms d'objets sont généralement préremplis par l'outil d'édition NtS sur la base des données de référence de l'index SIF. Les noms sont indiqués dans la langue locale ; par conséquent, des signes diacritiques ou des caractères cyrilliques peuvent également être utilisés (par exemple Baarlerbrücke, Volkeraksluis ou Mannswörth).

Ne pas inclure d'informations sur les caractéristiques de l'élément ; le type d'objet n'est pas répété dans le nom, à moins que des informations supplémentaires à ce sujet ne soient fournies.

Exemple : l'écluse « Schleuse Freudenau » est uniquement appelée « Freudenau », le type d'objet « écluse » est automatiquement ajouté sur la base du type\_code.

Exemple : le nom d'objet du pont ferroviaire de Krems (AT) est « Eisenbahnbrücke Krems ». L'information « pont ferroviaire » est incluse dans le nom d'objet, puisqu'il apporte des informations supplémentaires par rapport au type\_code « pont ».

Exemple : le nom d'objet d'un pont situé à Linz (AT) est « Nibelungenbrücke ». Le mot « brücke » est conservé dans le nom d'objet, puisqu'il fait partie du nom du pont lui-même.

Exemple : l'échelle de voie navigable « Pegelstelle Wildungsmauer » est appelée « Wildungsmauer » puisque l'information selon laquelle cet objet est une échelle est déjà codée dans le type\_code.

Lorsqu'un secteur de voie navigable est la frontière entre deux pays parlant des langues différentes, le nom d'objet national peut être indiqué dans les deux langues (par exemple « Staatsgrenze AT-SK/Statna hranica AT-SK »).

### 8.2 Règles pour l'élément « name » relatif aux chenaux navigables

Les noms de chenaux navigables sont généralement préremplis par l'outil d'édition NtS sur la base des données de référence de l'index SIF. Le champ « name » contient le nom local du secteur de chenal navigable concerné (par exemple « Rhein »). En fonction des procédures nationales, il peut être possible de modifier le nom du chenal afin d'y inclure les noms ou ajouts locaux communément utilisés (par exemple « Rhein am Deutschen Eck »).

### 8.3 Règles pour les éléments « value » et « unit » des restrictions

Sauf indication contraire, les seules unités pouvant être utilisées dans les messages NtS sont les suivantes : cm, m<sup>3</sup>/s, h, km/h et kW, m/s (vent), mm/h (pluie) et degré Celsius.

---