



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту****Шестьдесят третья сессия**

Женева, 6–8 ноября 2019 года

Пункт 9 b) предварительной повестки дня

**Содействие развитию речных информационных служб  
и других информационно-коммуникационных технологий  
во внутреннем судоходстве: Международный стандарт  
для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве  
(резолюция № 80)****Пересмотр Международного стандарта для извещений  
судоводителям во внутреннем судоходстве  
(резолюция № 80): руководство по кодированию  
извещений судоводителям для составителей****Передано Председателем Международной группы экспертов  
по извещениям судоводителям****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/SC.3/2017/24), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (20–23 февраля 2018 года).
2. На своей пятьдесят пятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) в предварительном порядке одобрила проект пересмотра приложения к резолюции № 80 «Международный стандарт для извещений судоводителям (ИС) во внутреннем судоходстве» и поручила секретариату передать его Рабочей группе по внутреннему водному транспорту (SC.3) для окончательного принятия (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункты 81 и 82).
3. В приложении к настоящему документу содержится обновленный текст Руководства по кодированию ИС для составителей. SC.3, возможно, пожелает заменить добавление А к приложению к резолюции № 80 настоящим текстом.



## Приложение

### Руководство по кодированию ИС для составителей

#### Сокращения

<i>Сокращение</i>	<i>Значение</i>
ЕПСВВП	Европейские правила судоходства по внутренним водным путям ( <a href="http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html">http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html</a> )
ЭНК	Электронная навигационная карта
FTM	Сообщение о фарватере и движении судов
ИСЕМ	Ледовое сообщение
СОЭНКИ для внутреннего судоходства	Система отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства
Код местоположения МСЭСС	Код местоположения согласно Международному стандарту для электронных судовых сообщений
ИС	Извещение судоводителям
РИС	Речные информационные службы
ОВЧ	Полоса частот морской подвижной службы
WERM	Сообщение о метеорологических условиях
WRM	Сообщение о водных условиях
WSDL	Язык описания веб-служб
XML	Расширяемый язык разметки
XSD	Определение схемы XML

#### 1. Контекст, структура и назначение руководств по кодированию ИС

Работа по совершенствованию стандарта ИС ведется постоянно. Важным шагом вперед стало создание веб-службы ИС, облегчающей обмен сообщениями с ИС между органами власти, а также между органами власти и пользователями ИС.

Для содействия согласованному кодированию сообщений с ИС на национальном и международном уровнях были разработаны два документа: Руководство по кодированию ИС для составителей и Руководство по кодированию ИС для разработчиков приложений. Эти руководства относятся к XSD (определение схемы XML) 4.0 ИС и WSDL (язык описания) 2.0.4.0 веб-службы ИС.

Учитывая возросший спрос на использование веб-служб ИС, следует продолжать работу по дальнейшей гармонизации сообщений с ИС для обеспечения надлежащего отображения их содержания в системах третьих сторон. Унифицированное кодирование сообщений также является необходимым условием их учета в приложениях планирования рейсов.

Элементы, содержащие только стандартные значения или значения по умолчанию, будут опущены, если они являются условными, поскольку они увеличивают расходы на отправку сообщений, но не несут дополнительной ценности.

Руководство по кодированию ИС для составителей предназначено для персонала, который составляет (и публикует) сообщения с ИС, и включает пошаговые инструкции по созданию сообщений соответствующих типов, а также разъяснения

кодов. В руководстве по кодированию ИС разъясняется применение четырех типов сообщений с ИС, приведены указания по заполнению сообщений, а также коды, которые будут использоваться в случае определенных событий. Руководство по кодированию ИС для составителей включено в настоящее добавление А.

Руководство по кодированию ИС для разработчиков приложений содержит рекомендации по разработке и реализации приложений ИС с разъяснением их логики, процессов и автоматических/назначаемых по умолчанию значений. Руководство по кодированию ИС для разработчиков приложений включено в добавление В к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 80 приложения к настоящим Правилам.

## 2. Выбор типа сообщения с ИС

- FTM: этот тип сообщения следует выбирать для создания «сообщения о фарватере и движении судов» для водных путей или объектов на водном пути [перейти к главе 3].
- WRM: этот тип сообщения следует выбирать для создания «сообщения о водных условиях», предназначенного для информирования о текущем и прогнозируемом уровне воды, а также предоставления иных сведений. Сообщение о водных условиях содержит информацию об объекте или участке фарватера. Объект идентифицируется по своему коду местоположения МСЭСС, а участок фарватера определяется кодами местоположения МСЭСС для начальной и конечной точек.
- ICEM: этот тип сообщения следует выбирать для создания «ледового сообщения». Раздел, касающийся ледовой обстановки, содержит информацию о ледовых условиях на участке фарватера, определенном кодами местоположения МСЭСС для начальной и конечной точек.
- WERM: этот тип сообщения следует выбирать для создания сообщения о метеорологических условиях, который содержит информацию о текущих и прогнозируемых погодных условиях на участке водных путей, определенном кодами местоположения МСЭСС для начальной и конечной точек.

## 3. Основные замечания по сообщению ТМ<sup>1</sup>; шаги для опубликования FTM

Подробная информация о том, какие коды необходимо использовать, приведена в главе 4. Начиная с пункта 3.3 порядок замечаний обязательно совпадает с порядком ввода данных в инструмент составления FTM.

3.1 Существует ли необходимость в опубликовании информации через ИС FTM в соответствии со стандартом для ИС? Вся необходимая информация, касающаяся безопасности и планирования рейсов, должна публиковаться в сообщениях с ИС. В них также может включаться информация, не относящаяся к безопасности и планированию рейсов. Каждая тема/инцидент/событие должна быть предметом отдельного сообщения.

3.2 Существует ли уже действительное сообщение FTM, касающееся текущей ситуации (как по содержанию, так и по сроку действия)?

3.2.1 Да:

Уже существующее FTM следует обновить. В инструменте составления FTM необходимо выбрать и обновить соответствующее опубликованное сообщение. FTM с истекшим сроком действия обновлено быть не может.

3.2.2 Нет:

Следует составить новое FTM. В случае если аналогичное событие уже закодировано в существующем FTM, соответствующее FTM может быть

<sup>1</sup> Сообщение о движении судов

использовано в качестве черновика для создания нового FTM (если эта функция доступна) или же может использоваться шаблон (если эта функция доступна).

3.3 Должен быть установлен географический диапазон действия сообщения.

3.3.1 В случае если FTM касается определенного участка водного пути, то необходимо обозначить этот участок, указав его начальные и конечные точки. Если содержание сообщения относится к нескольким участкам одного и того же водного пути или разным водным путям, то все они могут быть перечислены в одном FTM.

3.3.2 Если FTM относится к конкретному объекту (например, мосту, шлюзу и т. д.) на водном пути, то соответствующий объект должен быть выбран из списка доступных объектов (при наличии выбора). Определять протяженность водного пути в сообщении нет необходимости. Если FTM касается нескольких объектов, все они могут быть включены в одно FTM.

3.3.3 Информация, относящаяся к объекту и фарватеру, может быть объединена в одном сообщении в том случае, если она относится к одной конкретной причине/событию (одна и та же тема и код причины).

3.3.4 Хотя включение координат является условным, они указываются для поддержки отображения на картах (часто эти координаты автоматически предоставляются приложением ИС).

3.4 Вводится содержание сообщения FTM.

Вся информация, которая может быть выражена с помощью справочных таблиц ИС, кодируется в стандартизированных полях сообщения. В свободных текстовых полях приводится только дополнительная информация (которая не может быть закодирована).

3.5 В случае применимости следует также ввести информацию о целевой(ых) группе(ах) применительно к типу судов и затрагиваемому(ым) направлению(ям).

3.5.1 В случае если сообщение действительно для всех судов (всех типов судов) во всех направлениях, целевая группа не указывается, а кодируется лишь существенная информация. Если сообщение/ограничение адресовано определенной целевой группе или касается конкретного направления, то должны быть выбраны соответствующие коды.

3.5.2 В случае если сообщение в целом действительно для конкретных целевых групп, информация о целевой группе должна быть включена в общую часть сообщения FTM (и не повторяться в разделе(ах) об ограничении).

3.5.3 В случае наличия различных целевых групп с разными ограничениями информация о целевых группах должна приводиться в контексте соответствующих ограничений (и не повторяться в общей части).

3.5.4 В случае если компетентные органы предоставляют освобождение от ограничений отдельным судам или местным перевозкам (например, судам, участвующим в мероприятии, в связи с которым водный путь был закрыт, местные паромные перевозки в блокированных участках), такие исключения не должны учитываться при кодировании целевой(ых) группы (групп). Эти сведения могут быть указаны в свободном текстовом поле в качестве дополнительной информации.

3.6 Раздел «Дополнительные сведения» заполняется по необходимости.

Если доступна дополнительная информация из определенного источника, то это следует указать в данном разделе. Если существует дополнительное обязательство использовать определенное средство передачи информации, то это также должно быть указано в данном разделе.

3.7 Раздел «Ограничения» заполняется по необходимости.

Раздел об ограничениях должен заполняться в случае, если таковые применимы. Если известны конкретные значения, относящиеся к этим ограничениям, то они

должны быть указаны. В обязательном порядке указываются габариты судна, ограничение скорости и доступное пространство для навигации.

Все ограничения должны приводиться с указанием сроков, с тем чтобы в приложениях по планированию рейсов можно было производить соответствующие расчеты (для удобства работы приложение для составления ИС может предусматривать функцию копирования сроков ограничения или выбора нескольких ограничений для одного срока).

3.8 Необходимо задать дату начала действия сообщения.

Если дата окончания срока действия сообщения уже известна, она также должна быть указана. Дата окончания срока действия не должна быть предшествовать текущей дате.

Информация о сроке действия используется приложениями для выбора сообщений, которые выводятся пользователям в течение заданного времени.

В случае если сообщение отзывается:

a) до начала срока его действия, то в качестве даты начала и даты окончания должна быть установлена дата отзыва;

b) и срок действия уже начался, то в качестве новых конечных дат для всех ограничений должны быть установлены прошедшие даты; дата окончания действия должна быть установлена на дату отзыва.

3.9 Сообщение может быть опубликовано.

#### 4. Пояснения к кодам для сообщений FTM

4.1 «Subject\_code» (код темы):

Определения для использования тематических кодов:

- **«Предупреждение»:** важно для безопасности. Предупреждение должно содержать, по крайней мере, одно ограничение, касающееся прямой и конкретной угрозы для людей, судов или объектов (например, сварочные работы на мосту, в результате которых образуются искры; смотровая люлька/ персонал на стропках, производящий работы на мосту; препятствие на фарватере).
- **«Объявление»:** имеет отношение к планированию рейса или безопасности. Объявление может содержать ограничения, например закрытие шлюзовой камеры из-за ремонтных работ, дноуглубительные работы на фарватере, правила движения, дополняющие национальное законодательство.
- **«Информационное сообщение»:** общие сведения, не имеющие непосредственного отношения к планированию рейса или безопасности. Информационное сообщение исключает указание конкретных ограничений, а поэтому не имеет непосредственного отношения к планированию рейса или безопасности. К сообщаемым сведениям могут относиться, например, местные правила движения или обновление СОЭНКИ для внутреннего судоходства. Срок действия используется для указания времени, в течение которого информационное сообщение отображается пользователям, а не на срок действия представленной информации (например, один месяц или как определено в национальных процедурах).

• **«Извещение отозвано»**

Тематический код «Извещение отозвано» используется только в том случае, если:

- текущая дата предшествует дате начала срока действия. В этом случае может быть изменено только содержание поля «дополнительная информация на национальном языке» («additional information in national language»), а кодированное содержание сообщения должно оставаться неизменным. В этом случае код «Извещение отозвано» используется для отзыва извещения, прежде чем оно станет действительным. Это означает, что код «Извещение отозвано» применяется в том случае, когда дата начала действия извещения еще не наступила и/или намеченные мероприятия не будут проводиться (например, дноуглубительные работы были запланированы, но не могут быть начаты из-за высокого уровня воды);
- период действия уже начался и новые даты окончания срока действия всех ограничений остались в прошлом. Дата окончания срока действия должна быть установлена на дату отзыва.

Речь идет о том случае, когда меры/события заканчиваются до истечения первоначально установленного срока действия уже существующего FTM.

#### 4.2 «Reason\_code» (код причины)

Дополнительную информацию для судоводителей следует указывать в виде кода причины.

Определения для использования кодов причин:

<i>Код причины</i>	<i>Определение</i>
Строительные работы	Объявление о проведении строительных работ
Бедствие	Предупреждение о бедствии
Изменения фарватера	Объявление об изменениях фарватера
Изменения отметок	Объявление об изменениях отметок
Сужение фарватера	Объявление об уменьшении ширины фарватера, если не применяется другой «reason_code» (код причины)
Поврежденные отметки/ знаки	Объявление о поврежденных отметках/знаках
Нырлящик под водой	Предупреждение о нырлящике под водой
Дноуглубительные работы	Объявление о проведении дноуглубительных работ
Мероприятие	Объявление о проведении мероприятия, например соревнований по плаванию, парусному спорту или гребле на лодках
Учения	Объявление о проведении учений, например спасательных или военных учений
Операция по обезвреживанию взрывчатых веществ	Объявление об операции по обезвреживанию взрывчатых веществ
Большой сброс воды	Объявление о более крупном, чем обычно, сбросе воды через плотины или шлюзы для целей водного хозяйства

<i>Код причины</i>	<i>Определение</i>
Падение предметов	Объявление о падении твердых предметов, например наледи или веток
Ложные эхосигналы	Объявление о возможных ложных эхосигналах
Фейерверки	Объявление о фейерверках
Плавающие предметы	Объявление о плавающих предметах, находящихся выше уровня воды (видимых) и ниже уровня воды (невидимых)
Измерение стока	Объявление о работах по измерению стока
Угроза здоровью	Предупреждение или сообщение, например нашествие гусениц дубового походного шелкопряда, утечка газа и т. д.
Высоковольтный кабель	Предупреждением о пересекающем водный путь высоковольтном кабеле
Высокая вода	Объявление о паводковой ситуации до достижения уровня воды, при котором навигация запрещается
Лед	Объявление о льде; дальнейшая информация будет разослана посредством соответствующих сообщений (ледовые сообщения)
Обновление СОЭНКИ для внутреннего судоходства	Информационное сообщение об обновлении СОЭНКИ для внутреннего судоходства
Инспекция	Объявление о проведении инспекции; используется только в случае инспекции, в случае ремонтно-строительных работ не применяется. Ограничения могут вводиться в связи с использованием смотровых люлек или строительных лесов
Спуск на воду	Объявление о спуске судна на воду на судостроительном заводе
Местные правила движения	Информационное сообщение, касающееся дополнительных или измененных норм действующего законодательства или нормативных актов без особых ограничений, сроков ограничений или сроков действия.
Низкая вода	Объявление о низкой воде до достижения уровня, при котором навигация запрещается
Снижение уровня воды	Объявление о контролируемом снижении уровня воды для инспекций или работ или по причинам, связанным с управлением водными ресурсами
Минимальный сброс	Объявление о более низком, чем обычно, сбросе воды через плотины или шлюзы для целей водного хозяйства
Новый объект	Объявление о новом объекте, например мосте или причале
Препятствие	Объявление о снижении высоты прохода и/или ширины фарватера из-за препятствия над уровнем воды

<i>Код причины</i>	<i>Определение</i>
Препятствие под водой	Объявление об уменьшении глубины и/или ширины фарватера из-за препятствия под водой
Уровень воды, при котором навигация запрещена	Объявление об уровне воды (половодье или маловодье), который влечет за собой запрет судоходства
Радиоохват	Объявление о зоне охвата радиосредствами
Удаление объекта	Объявление об удалении объекта
Ремонтные работы	Объявление в случае требующей ремонта неисправности или сбоя, например в случае выхода из строя системы управления шлюзами; также может использоваться для планового ремонта
Подъем уровня воды	Объявление о естественном повышении уровня воды, не связанном с управлением водными ресурсами
Заиление	Объявление о снижении доступной глубины из-за заиления
Промерные работы	Объявление о проведении промерных работ
Специальные знаки	Объявление об использовании специальных знаков, например для блокирования доступа к участкам акваторий или рыбопромысловым районам
Специальная перевозка	Объявление о специальных перевозках
Забастовка	Объявление о забастовке эксплуатационного персонала, влияющей на работу объектов инфраструктуры водных путей
Уровень воды, требующий особой осторожности судоходства	Объявление об уровне воды (половодье или маловодье), при котором судоходство должно осуществляться с особой осторожностью
Работы	Объявление о проведении общих работ на объектах, берегах и/или руслах водных путей (рек или каналов)
Ограничения	Используется только для обозначения существующих ограничений, если не применяется другой код причины.
Прочие	Не используется; если никакой иной код причины не подходит, то код причины не указывают.

#### 4.3 «Limitation\_code» (код ограничения):

Определения для использования кодов ограничений:

- **Закрытие:**

Используется в тех случаях, когда отсутствует возможность всех видов плавания:

- через шлюзовую камеру,
- под мостом,
- через определенную точку фарватера,
- по определенному участку фарватера.

- Частичное закрытие:

Все элементы инфраструктуры (например, шлюзовые камеры, мостовые проемы) должны иметь собственный код местоположения МСЭСС. Если такие коды еще отсутствуют, то код частичного закрытия может использоваться при возможности ограниченной навигации (например, если для шлюза с двумя параллельными камерами существует только один объект «участок шлюза»):

- через одну или несколько шлюзовых камер, если хотя бы одна из них остается открытой,
- через один или несколько мостовых проемов, если хотя бы один из них остается открытым.

- Не обслуживается

Этот код используется, когда в течение указанного периода времени разводной мост не функционирует. Этот период времени должен приходиться на обычные часы работы.

Отсутствие обслуживания разводного моста означает, что плавание под мостом по-прежнему возможно. В противном случае сообщение кодируется как «Препятствие». При отсутствии обслуживания шлюза сообщение кодируется как «Препятствие».

- Изменения в обслуживании:

Это сообщение используется в случае изменения, продления или сокращения нормального времени работы объектов инфраструктуры (например, шлюзов, (разводных) мостов).

- Если существуют ограничения, связанные с допустимыми размерами судна/состава (непосредственным образом не связанные с инфраструктурой), это они должны кодироваться с помощью следующих текстовых элементов:

- осадка судна,
- ширина судна,
- ширина состава,
- длина судна,
- длина состава,
- надводный габарит судна.

При наличии указывается абсолютное значение.

- Если существуют ограничения, связанные с габаритами объекта или участка водного пути, то используются следующие коды:

- ограничение высоты,
- существующая длина,
- ограничение ширины,
- существующая глубина.

При наличии указывается абсолютное значение.

- Наименьшая измеренная глубина: используется в том случае, если глубина может вызвать проблемы (например, из-за заиления). Должно быть указано значение абсолютной глубины (контрольное значение) или уменьшения глубины. При наличии указывается абсолютное значение.

- Задержка: используется в случае возникновения на объекте или на участке водного пути ограниченного по времени препятствия/инцидента с указанием даты его начала и окончания.

- Кодирована информация о предполагаемом максимальном времени наличия препятствия/сохранения последствий инцидента. Сообщение о задержке не должно использоваться в случаях, когда недоступна одна из нескольких шлюзовых камер.
- Если определенные маневры или действия запрещены, то соответствующие ограничения должны быть закодированы. Это делается только в том случае, если они указаны на навигационных знаках или в правилах, кодированных в официальной системе ЭНК для внутреннего судоходства:
  - минимальная мощность,
  - попеременное направление движения,
  - повороты запрещены,
  - нет прохода,
  - обгон запрещен,
  - стоянка запрещена,
  - швартовка запрещена,
  - якорная стоянка запрещена,
  - не создавать волнение,
  - ограничение скорости
  - сход на берег запрещен.

Если это возможно, то для ограничения скорости и минимальной мощности должно указываться абсолютное значение.

- Особая осторожность: в случаях, когда ФТМ (или часть ФТМ) касается фарватера/водного пути, это ограничение должно использоваться для указания, на каком участке фарватера/реки/канала/озера произошел инцидент.
- Кроме того, оно должно использоваться в случаях, когда подробно описать ограничение невозможно, но полезно или необходимо предупредить или проинформировать судоводителей о том, что они должны соблюдать осторожность и следить за радиоинформацией.
- Отсутствие ограничений: применяется только в том случае, если четко указано, что в течение определенного периода времени никаких ограничений нет.

#### 4.4 «Limitation interval\_code» (код периода действия ограничения):

Определения для использования кодов периода:

- «непрерывно»: используется для ограничений, которые применяются с даты/времени начала и до даты/времени окончания без перерыва (например, закрытие с 01.01.2016, 00:00, до 31.03.2016, 23:59, но также закрытие 17.09.2016 с 08:00 до 18:00);.
- «ежедневно»: используется для регулярного повторного применения ограничения (например, в рабочее время на месте дноуглубительных работ запрещается создавать волнение – с 07.04.2016 по 11.04.2016, ежедневно с 06:00 до 18:00 часов);
- в дневное время суток (как определено в ЕПСВВП): «день» означает период между восходом и заходом солнца;
- в ночное время (как определено в ЕПСВВП): «ночь» означает период между заходом и восходом солнца;
- дни недели: если есть интервалы, связанные с различными днями недели, то их выбирают из следующих текстовых элементов:

- понедельник,
  - вторник,
  - среда,
  - четверг,
  - пятница,
  - суббота,
  - воскресенье,
  - понедельник–пятница,
  - суббота и воскресенье.
- «в случае ограниченной видимости»: используется, если ограничение действует только в условиях, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, ливня или по другим причинам;
  - «за исключением»: не должно использоваться; прерывистые периоды должны указываться как отдельные периоды действия ограничения применительно к одному и тому же ограничению. Это связано с тем, что программное обеспечение для планирования рейсов не может корректно интерпретировать такой код, как неприменимый в данный момент времени или на определенную дату. Таким образом, невозможно рассчитать соответствующие ОВП;
  - «понедельник–пятница, за исключением государственных праздников»: используется только в том случае, если государственные праздничные дни находятся в пределах срока действия ограничения. Государственные праздничные дни могут указываться в свободном текстовом разделе сообщения FTM в качестве дополнительной информации для пользователей. Программное обеспечение для планирования рейсов не в состоянии учитывать национальные государственные праздники при расчете ОВП.

#### 4.5 «Indication\_code» (код ссылки):

«Indication\_code» предназначен для информации о конкретных величинах ограничений (например, ограничение скорости, минимальная мощность, доступная глубина). Для определения некоторых параметров необходима ссылка либо на внешнюю референцную систему (географическую или гидрологическую) (например, ограничение высоты, доступная глубина, наименьшая измеренная глубина), либо на известные габариты искусственных сооружений (например, доступная длина, ограничение ширины).

4.5.1 Если известны абсолютные размеры или контрольные значения, то следует использовать именно их. Относительные значения следует использовать, только если нет возможности ссылки на внешнюю систему отсчета.

4.5.2 уменьшено на → Это относительная величина.

4.5.3 максимум → Это абсолютная величина.

4.5.4 минимум → Это абсолютная величина.

4.5.5 Если размерные ограничения имеют географические или гидрологические координаты, то в сообщении с ИС должна быть указана соответствующая система отсчета (например, высота прохода мин. 4 м по отношению к самому высокому судоходному уровню воды); доступная глубина мин. 1,7 м по отношению к регулируемому низкому уровню воды.

4.5.6 Если размерные ограничения связаны с габаритами искусственной конструкции (например, моста или шлюза), то ссылка может быть приведена относительно известных размеров (например, уменьшение высоты прохода на 1,5 м, уменьшение существующей длины на 27 м).

#### 4.6 «Position\_code» (код местоположения) (объекты):

По возможности «position\_code» должен относиться к той стороне фарватера, на которой расположен объект относительно оси фарватера (слева/в середине/справа), содержать другую общеизвестную информацию (старый/новый) или указывать географическое направление (север/юг/восток/запад). Предварительное заполнение поля «position\_code» для объектов может выполняться автоматически из справочных данных индекса РИС. Левая/правая сторона фарватера определяется по направлению вниз по течению.

#### 4.7 «Position\_code» (код местоположения) (фарватеры/водные пути):

«Position\_code» в ФТМ (или части ФТМ) для фарватера или водного пути не указывается. Для указания, с какой стороны фарватера/канала/реки/озера произошел инцидент, используется ограничение «особая осторожность» в сочетании с соответствующим кодом «Position\_code» ограничения.

#### 4.8 «Position\_code» (код местоположения) (ограничения):

4.8.1 По возможности код местоположения должен относиться к той стороне фарватера или объекта, на которой действует ограничение (слева/справа). Левая/правая сторона фарватера определяется по направлению вниз по течению.

4.8.2 «Position\_code» должен направить внимание судоводителя на ту сторону фарватера, где находится, например, участок, представляющий особый интерес, опасность или препятствие. В этой связи достаточно примерного указания (например, у левого берега – слева – в середине – справа – у правого берега). Более точное указание не предусматривается.

4.8.3 При необходимости более точную информацию о местоположении желательно предоставлять в виде карт или схем (приложение, см. главу 3.6).

4.8.4 Для участков, где обычное указание путем ссылки на сторону фарватера (слева/справа) не представляется целесообразным (например, бассейны портов, некоторые участки каналов без четкого направления потока), могут использоваться кардинальные точки (север/восток/юг/запад).

#### 4.9 «Target\_group\_code» (код целевой группы) (см. главу 3.5)

#### 4.10 «Reporting\_code» (код рапорта)

4.10.1 Код «Reporting\_code» должен, как правило, использоваться только в случае особой потребности в связи (например, дополнительная обязанность уведомлять местные органы власти о регулировании движения на конкретном участке) или при наличии дополнительной информации (например, канал ОВЧ-радиосвязи или позывной для текущего положения земснаряда), имеющей непосредственное отношение к ФТМ.

4.10.2 Следует избегать регулярной повторной передачи общедоступных контактных данных (например, телефонных номеров местных органов власти, каналов ОВЧ-радиосвязи для шлюзов и т. д.), если для этого нет конкретных причин, имеющих отношение к ФТМ.

4.10.3 Ссылки на общеприменимые средства связи в соответствии с официальными правилами (т. е. радиосвязь между судами, а также судами и береговыми центрами в ОВЧ-диапазоне, как это предусмотрено ЕПСВВП или региональными или национальными правилами судоходства), как правило, в коде «Reporting\_code» не повторяются, если для этого нет конкретных причин, имеющих отношение к ФТМ.

#### 4.11 «Communication\_code» (код связи)

Используется следующий формат (примеры):

- ОВЧ «Номер, позывной»: «10, Schiffahrtsaufsicht Wien».
- Номер телефона или факса: «+43123456789, Schiffahrtsaufsicht Wien»
- Интернет-адрес: «http://example.com»

- Звуковая сигнализация: «Продолжительный звуковой сигнал / langer Ton».
- Электронная почта: «example@authority.eu»
- Номер почтового ящика EDI: 900012345@edi.bics.nl
- Телетекст: «ARD, 992 – 995»

#### 4.12 «Type\_code» (код типа):

Под «водным путем» подразумевается канал, озеро или река.

- район якорной стоянки
- берег
- радиомаяк
- место стоянки
- пограничный контроль
- мост
- проем моста
- буй
- кабель перекидной
- канал (термин «канал» используется, если сообщение относится ко всему каналу (а не только фарватеру))
- канальный мост: акведук
- водопропускная труба
- фарватер (термин «фарватер» означает часть водного пути, которая может быть фактически использована для судоходства)
- паром
- плавучий док
- водослив (водослив используются для защиты территории от паводковых вод)
- гавань
- портовые сооружения
- управление капитана порта
- озеро (термин «озеро» используется, если сообщение относится ко всему озеру (а не только фарватеру))
- огонь
- бассейн шлюза: отдельная шлюзовая камера
- шлюз: шлюзовой комплекс в целом
- швартовое устройство
- знак оповещения
- трубопровод
- воздушный трубопровод
- аппарель
- свалка мусора
- точка выхода на связь
- водохранилище

- река (термин «река» используется, если сообщение относится ко всей реке (а не только к фарватеру))
- судоподъемник
- судовой верфь
- сигнальная станция
- терминал
- приливомер
- туннель
- разворотный бассейн
- центр движения судов
- плотина (плотина используется для контроля уровня воды в реках)

## 5. Основные замечания по WRM

Сообщения, касающиеся воды, как правило, генерируются автоматически. Если это невозможно, то создание WRM вручную должно быть максимально приближено к процессу, предусмотренному для автоматически генерируемых WRM (см. Руководство по кодированию ИС для разработчиков приложений).

## 6. Основные замечания по ICEM; шаги по опубликованию ICEM

Сообщения о ледовой обстановке зависят от результатов местного наблюдения и оценки и обычно генерируются уполномоченным персоналом.

ICEM публикуется в случае появления льда. Оно необязательно влечет за собой ограничение судоходства, и информация может предоставляться по ледовой обстановке, не препятствующей навигации.

### 6.1 Существует ли необходимость в опубликовании информации через ИС ICEM ?

Первое ледовое сообщение для участка должно быть опубликовано только в случае образования льда на водном пути или в притоках, в том числе при отсутствии ограничений.

### 6.2 Существует ли уже действующее ИС ICEM для данного участка водного пути?

#### 6.2.1 Да:

Если сообщение для соответствующего участка (все еще) действительно, то уже существующее сообщение будет обновлено. Возможно обновление существующих ледовых сообщений, даже если зона их применения изменилась (например, при расширении ледового покрова на данном участке).

#### 6.2.2 Нет:

В случае отсутствия действительного ледового сообщения для данного участка должно быть создано новое сообщение.

### 6.3 Информация о ледовой обстановке может быть предоставлена, даже если нет препятствий для судоходства.

6.4 Одно ICEM действительно только для одного участка водного пути. Географический диапазон действия устанавливается путем определения водного пути и соответствующих начальных и конечных (гектометровых) точек (или выбора определенных последовательных участков в зависимости от реализации на национальном уровне).

6.5 Следует ввести время измерения. Соответствующие ледовые условия должны быть указаны с использованием хотя бы одного из нижеследующих перечней кодов (в зависимости от национальных требований).

#### 6.5.1 «Ice\_condition\_code» (код ледовой обстановки)

6.5.2 «Ice\_accessibility\_code» (код доступности участка при наличии льда)

6.5.3 «Ice\_classification\_code» (код классификации льда)

6.5.4 «Ice\_situation\_code» (код ледовой обстановки должен всегда использоваться для обеспечения возможности отображения ледовой обстановки на карте с использованием цветов «светофора»).

6.6 Сообщение ICEM может быть опубликовано. Ледовые сообщения автоматически действуют до дня, следующего за днем опубликования, или в течение срока, определенного национальными предписаниями.

## 7. Основные замечания по WERM

С учетом разнообразия существующих веб-служб и приложений с прогнозами погоды и метеорологическими предупреждениями WERM следует использовать только для распространения метеорологической информации, имеющей особое значение для судоходства и не переданной общими службами метеорологической информации.

Сообщения о метеорологических условиях, как правило, генерируются автоматически. Если это невозможно, то создание WERM вручную должно быть максимально приближено к процессу, предусмотренному для автоматически генерируемых WERM (см. Руководство по кодированию ИС для разработчиков приложений).

## 8. Правила для отдельных элементов

### 8.1 Правила для элемента «name» (наименование) для объектов

Наименования объектов обычно предварительно вводятся инструментом для составления ИС на основе справочных данных индекса РИС. Они вводятся на местном языке и, таким образом, использоваться могут также диакритические знаки или кириллица (например, Baarlerbrücke, Volkeraksluis или Mannswörth).

Характеристики объекта и тип объекта в наименовании не повторяются, за исключением информации, дополняющей сведения о типе объекта.

Пример: шлюз «Schleuse Freudenau» должен указываться только как «Freudenau», поскольку тип объекта «шлюз» добавляется автоматически в зависимости от кода «type\_code».

Пример: наименование объекта для железнодорожного моста в Кремсе (Австрия) – «Eisenbahnbrücke Krems» («железнодорожный мост Кремс»). Информация «железнодорожный мост» включается в название объекта, так как она дополняет код типа «мост».

Пример: наименование объекта для моста в Линце (Австрия) – «Nibelungenbrücke» («Мост Нибелунгов»). Слово «Brücke» («мост») остается в названии объекта, так как оно является частью названия самого моста.

Пример: водомерный пост «Pegelstelle Wildungsmauer» называется «Wildungsmauer», так как информация о том, что это водомерный пост уже отражена в «type\_code».

Если участок водного пути служит границей между двумя странами с различными языками, то государственное наименование объекта может быть представлено на обоих языках (например, «Staatsgrenze AT-SK/Statna hranica AT-SK»).

### 8.2 Правила для элемента «name» (наименование) для фарватеров

Наименования фарватера обычно предварительно вводятся инструментом для составления ИС на основе справочных данных индекса РИС. Поле «наименование» должно содержать местное название соответствующего участка фарватера (например, «Рейн»). В зависимости от национальных процессов может предусматриваться возможность изменения наименования фарватера путем включения в него обычно

используемых местных названий или дополнительных элементов (например, «Rhein am Deutschen Eck»).

8.3 *Правила для элементов «value» (значение) и «unit» (единица измерения) применительно к ограничениям*

Если не указано иное, в сообщениях с ИС в качестве единиц измерения разрешается использовать только см, м<sup>3</sup>/с, ч, км/ч и кВт, м/с (скорость ветра), мм/ч (интенсивность дождя) и градусы Цельсия.

---