



Dossier du BHI No. S3/3100

LETTRE CIRCULAIRE 25/2007
26 février 2007

NOUVELLE BOUEE DE L' AISM POUR LE MARQUAGE DES EPAVES EN CAS D'URGENCE

Référence: a) Lettre circulaire 42/2006 en date du 24 mai.

Madame la Directrice, Monsieur le Directeur,

1. Comme indiqué en référence a), le BHI a été informé par l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) de l'introduction, à titre d'essai, d'une nouvelle bouée pour le marquage des épaves en cas d'urgence.

2 Par la suite, le groupe de travail sur la normalisation des cartes et sur les cartes papier (CSPCWG) a examiné la représentation du symbole pour ces bouées et en a tiré des conclusions provisoires, qu'il serait cependant prématuré de publier avec que les essais y relatifs n'aient été menés à bien. Certains pays, toutefois, ont déjà déployé cette bouée, et d'autres pourrait le faire. Il est donc nécessaire de fournir des indications au navigateur quant à la description et la destination de la bouée, afin de lui permettre d'agir de façon appropriée lorsqu'il en rencontrera une

3 Au cas où une bouée de ce type serait déployée dans des eaux couvertes par une carte provenant d'un Service hydrographique, le CSPCWG recommande que ce service en indique les références dans un Avis aux navigateurs. Le texte de l'AN 14 publié par le Service hydrographique du RU est joint en annexe. Il a été publié initialement en tant que NM 3085(T)/06, et est issu de la « Recommandation O-133 » de l'AISM. La recommandation O-133 est également reproduite dans la SN.1/circ. 259 de l'OMI. Les Services hydrographiques pourront trouver cet exemple utile en tant que modèle.

Veillez agréer, Madame la Directrice, Monsieur le Directeur, l'expression de ma haute considération.

Pour le Comité de direction,

Contre-amiral Kenneth BARBOR
Directeur

Annexe A: Avis aux navigateurs annuel 14 du Service hydrographique du RU (*en anglais seulement*).

14. IALA EMERGENCY WRECK MARKING BUOY

Source: UK Hydrographic Office

1. At present new dangers are generally marked by cardinal or lateral buoys, although it is recognised that a number of authorities also deploy isolated danger marks. Recent groundings and collisions have indicated a need for a revision of how new dangers are marked, especially in an emergency.
2. To provide a possible means of ensuring clear and unambiguous marking of dangerous new wrecks, IALA has recently adopted "Recommendation O-133", which introduces, on a trial basis, a new emergency wreck marking buoy. Both the Guidelines and Recommendation are available at the IALA web site (www.iala-aism.org). Results from the trials will be assessed during the 2006 - 2010 IALA work term, under the direction of the IALA Aids to Navigation Management Committee. It is envisaged that any such buoy will be a temporary response, typically to be used for the first 24-72 hours. Its deployment will be promulgated through usual maritime safety information systems i.e. the World-wide Navigational Warning Service (see Annual Notice to Mariners No 13).
3. The emergency wreck marking buoy is designed to provide high visual and radio aid to navigation recognition. It will be placed as close to the wreck as possible, or in a pattern around the wreck, and within any other marks that may be subsequently deployed.
4. The emergency wreck marking buoy will be maintained in position until:
 - a. The wreck is well known and has been promulgated in nautical publications i.e. Notices to Mariners.
 - b. The wreck has been fully surveyed and exact details such as position and least depth above the wreck are known.
 - c. A permanent form of marking of the wreck has been carried out.
5. The buoy has the following characteristics (see diagram at Annex):
 - a. A pillar or spar buoy, with size dependent on location.
 - b. Coloured in equal number and dimensions of blue and yellow vertical stripes (minimum of 4 stripes and maximum of 8 stripes).
 - c. Fitted with an alternating blue and yellow flashing light with a nominal range of 4 nautical miles (authorities may alter the range depending upon local conditions) where the blue and yellow 1 second flashes are alternated with an interval of 0.5 seconds i.e. Bu 1.0s + 0.5s + Y 1.0s + 0.5s = 3.0s.
 - d. If multiple buoys are deployed then the lights will be synchronised.
 - e. The buoy may be fitted with a Racon (Morse Code "D") and/or an AIS transponder.
 - f. The topmark, if fitted, is a standing/upright yellow cross.

