



ORGANIZACION HIDROGRAFICA INTERNACIONAL

Dossier del BHI No. S3/3100

CIRCULAR No. 25/2007
26 de Febrero del 2007.

NUEVA BOYA DE EMERGENCIA INDICADORA DE NAUFRAGIOS DE IALA

Referencia: a) Circular del BHI No. 42/2006 del 24 de Mayo.

Estimado Director,

1. Según se indicaba en la Circular de la referencia a), la Asociación Internacional de Ayudas Marinas a la Navegación y de Autoridades de Faros (IALA) informó al BHI sobre la introducción, a prueba, de una nueva Boya de Emergencia indicadora de Naufragios.
2. Posteriormente, el Grupo de Trabajo sobre la Normalización de Cartas y la Carta de Papel (CSPCWG) ha considerado la simbolización para dichas boyas y ha llegado a conclusiones provisionales al respecto, pero opina que sería prematuro publicarlas antes de que las pruebas de la boya hayan sido completadas. Sin embargo, algunas naciones han desplegado ya esta boya y otras pueden hacerlo. Así pues, se necesita informar al navegante sobre la descripción y el objetivo de la boya, para permitir una acción apropiada cuando se tropiece con una de ellas.
3. Si existe la posibilidad de que una boya similar sea colocada en aguas cubiertas por una carta de un Servicio Hidrográfico, el CSPCWG recomienda que el servicio en cuestión divulgue los detalles, preferentemente a través de Avisos a los Navegantes. Adjunto a la presente se envía el texto del NM 14 Anual, publicado por el Servicio Hidrográfico del Reino Unido. Fue originalmente publicado como NM 3085(T)/06 y procede de la 'Recomendación O-133' de IALA. Dicha Recomendación fue repetida también en la Circ. 259/SN.1 de la OMI. Se opina que los Servicios Hidrográficos podrían considerar que este ejemplo es un buen modelo.

En nombre del Comité Directivo
Atentamente,

Contralmirante Kenneth BARBOR
Director

Anexo A: NM 14 Anual del Servicio Hidrográfico del Reino Unido (*en Inglés*).

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.

