

LN. VIII. 2. (44)

[Communiqué au Conseil
et aux Membres de la Société.]

N^o officiel: C. 261. M. 154. 1936.VIII.

Genève, le 10 juin 1936.

SOCIÉTÉ DES NATIONS

ACCORD

RELATIF A UN

SYSTÈME UNIFORME DE BALISAGE MARITIME

ET

RÈGLEMENT Y ANNEXÉ

LEAGUE OF NATIONS

AGREEMENT

FOR A

UNIFORM SYSTEM OF MARITIME BUOYAGE

AND

RULES ANNEXED THERETO

Série de Publications de la Société des Nations
VIII. Communications et Transit
1936. VIII. 11.



ACCORD RELATIF A UN SYSTÈME UNIFORME DE BALISAGE MARITIME

Les Gouvernements contractants, représentés par les soussignés, ayant décidé d'unifier certaines règles du balisage, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier.

Dans tous les cas où, par les soins des autorités compétentes sur les territoires des gouvernements contractants, une signalisation serait entretenue à l'usage des navigateurs pour les fins mentionnées dans le règlement ci-annexé, chacun de ces gouvernements s'engage à ce que ne soient prises à cet effet, par lesdites autorités, que des dispositions conformes au règlement. Les mesures d'exécution nécessaires à cette fin devront être réalisées dans le plus bref délai possible et en tout cas avant l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la mise en vigueur du présent Accord, pour le territoire intéressé, conformément aux articles 5 ou 7 ou 9, selon le cas.

Tout gouvernement contractant qui aurait achevé de prendre sur son territoire lesdites mesures d'exécution le notifiera au Secrétaire général de la Société des Nations; copie de cette notification sera adressée par le Secrétaire général aux autres gouvernements contractants.

Chaque gouvernement contractant s'efforcera de réduire autant qu'il lui sera pratiquement possible, compte tenu notamment de ses disponibilités financières, la durée de la période transitoire s'écoulant entre le début et l'achèvement de l'application desdites mesures sur son territoire.

Article 2.

Les dérogations aux dispositions du règlement ci-annexé ne peuvent être admises qu'à raison de conditions locales ou de circonstances exceptionnelles, et spécialement lorsque l'application de ces règles risque de provoquer des dangers pour la navigation ou d'entraîner des dépenses hors de proportion avec la nature et l'importance du trafic.

Toutefois, ces dérogations doivent être aussi limitées que la situation le comportera, et les navigateurs doivent en être dûment avisés.

Elles doivent éviter autant que possible des confusions résultant des autres dispositions des présentes règles.

Article 3.

Le présent Accord ne doit pas être entendu comme modifiant en quoi que ce soit la situation de droit existant dans les divers pays en ce qui concerne les relations entre les usagers et les autorités chargées du balisage et de l'éclairage.

Article 4.

Le présent Accord, dont les textes français et anglais feront également foi, portera la date de ce jour; il pourra, jusqu'au 12 mai 1937 inclus, être signé au nom de tout gouvernement ayant été représenté à la Conférence pour l'unification du balisage et de l'éclairage des côtes, tenue à Lisbonne du 6 au 23 octobre 1930, ou ayant été invité à s'y faire représenter.

Article 5.

L'acceptation du présent Accord de la part d'un gouvernement peut s'effectuer par simple signature dans le cas où celle-ci est donnée sans réserve de ratification, par ratification ou par adhésion.

Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera la réception aux gouvernements intéressés.

La date de l'entrée en vigueur de l'Accord sera le quatre-vingt-dixième jour qui suivra son acceptation définitive par dix gouvernements.

AGREEMENT FOR A UNIFORM SYSTEM OF MARITIME BUOYAGE

—

The contracting Governments, represented by the undersigned, having decided to unify certain rules relative to buoyage, have agreed on the following provisions:

Article 1.

In all cases in which the competent authorities in the territories of the contracting Governments maintain for the benefit of navigators marks or other signals for the purposes mentioned in the annexed rules, each of those Governments undertakes that only measures in conformity with the provisions of the said rules will be taken by such authorities for the particular purposes in question. These measures shall be taken as soon as possible, and in any case before the expiry of a period of ten years from the entry into force of the present Agreement as regards the territory concerned in accordance with Articles 5, 7 or 9, as the case may be.

Every contracting Government that has completed the application of the aforesaid measures in its territory shall notify the Secretary-General of the League of Nations to that effect; a copy of such notification shall be forwarded by the Secretary-General to the other contracting Governments.

Each contracting Government shall do everything practicable, due regard being had, more especially, to the funds at its disposal, to reduce the length of the transitional period between the initiation and the completion of the application of the aforesaid measures in its territory.

Article 2.

Departures from the provisions of the annexed rules shall only be permitted in virtue of local conditions or exceptional circumstances, and more particularly where the adoption of the rules in question might endanger navigation or where the expenditure involved would be out of proportion to the nature and amount of the traffic.

Such departures from the rules should, nevertheless, be as limited as the situation allows, and proper notice of them should be given to mariners.

As far as possible, they should not be such as to lead to confusion with the measures taken under the other provisions of the present rules.

Article 3.

The present Agreement shall not be regarded as in any way modifying the legal situation in the different countries with reference to the relations between the public and the authorities in charge of buoyage and lighting.

Article 4.

The present Agreement, of which the English and French texts are both authentic, shall bear to-day's date. Until and including May 12th, 1937, it shall be open for signature on behalf of any Government represented at or invited to the Conference for the Unification of Buoyage and the Lighting of Coasts, which met at Lisbon from October 6th to 23rd, 1930.

Article 5.

Governments may accept the present Agreement by signature only, when the latter is not made subject to ratification, or by ratification or accession.

The instruments of ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the League of Nations, who will notify all the Governments concerned of their receipt.

The Agreement shall enter into force on the ninetieth day following its definitive acceptance by ten Governments.

Article 6.

A partir du 13 mai 1937, il pourra être adhéré au présent Accord au nom de tout gouvernement visé à l'article 4.

Les instruments d'adhésion seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera la réception aux gouvernements intéressés.

Article 7.

Lorsque l'accord aura été accepté par dix gouvernements, comme l'exige l'article 5, chaque signature (si elle n'est pas subordonnée à la ratification), ratification ou adhésion ultérieure, produira ses effets dès le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de la signature ou de la réception, par le Secrétaire général de la Société des Nations, des instruments de ratification ou d'adhésion.

Article 8.

Le présent Accord pourra être dénoncé, au nom de tout gouvernement contractant, après l'expiration d'un délai de cinq ans à dater de la notification visée au deuxième paragraphe de l'article premier. La dénonciation sera faite par notification écrite adressée au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en informera tous les gouvernements visés à l'article 4. La dénonciation produira ses effets un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général de la Société des Nations; elle ne sera opérante qu'au regard du gouvernement pour lequel elle aura été effectuée.

A l'expiration d'une période de quinze ans à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord et à l'expiration de chaque période de cinq ans qui suivra, tout gouvernement contractant pourra demander sa révision. Après l'expiration de la période de quinze ans susvisée, la révision du présent Accord pourra également être demandée à tout moment, pourvu qu'elle le soit au moins par cinq gouvernements.

En outre, tout gouvernement contractant pourra à tout moment demander la révision du règlement ci-annexé pour tenir compte des progrès techniques survenus dans la nature ou les caractéristiques des marques, feux ou signaux sonores dont le présent règlement ne permettrait pas à la navigation de retirer tout le profit possible; pourvu que cette révision tende seulement à permettre de tirer profit de ces progrès et n'oblige pas d'autres gouvernements contractants à modifier le système adopté en vertu du présent règlement.

Toute demande de révision du présent Accord ou du règlement y annexé sera communiquée par écrit par le ou les gouvernements intéressés au Secrétaire général de la Société des Nations, qui la transmettra au Conseil de la Société. Le Conseil appréciera la suite qu'il y aura lieu de donner à cette demande.

Article 9.

Tout gouvernement contractant peut déclarer, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, que, par son acceptation du présent Accord, il n'entend assumer aucune obligation en ce qui concerne toute colonie, tout protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat; dans ce cas, le présent Accord ne sera pas applicable aux territoires faisant l'objet de pareille déclaration.

Tout gouvernement contractant pourra à tout moment, dans la suite, notifier au Secrétaire général de la Société des Nations qu'il entend rendre le présent Accord applicable à tout ou partie des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa précédent. Dans ce cas, l'Accord s'appliquera aux territoires visés dans la notification quatre-vingt-dix jours après la réception de cette dernière par le Secrétaire général de la Société des Nations.

Tout gouvernement contractant peut, soit à l'expiration d'un délai de cinq ans après qu'il a notifié avoir donné effet au règlement dans les territoires visés, soit lors de la dénonciation prévue à l'article 8, déclarer qu'il entend voir cesser l'application du présent Accord à toute colonie, tout protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat; dans ce cas, l'Accord cessera d'être applicable aux territoires faisant l'objet de pareille déclaration une année après la réception de cette déclaration par le Secrétaire général de la Société des Nations. A défaut de telle déclaration, la dénonciation prévue à l'article 8 ne comportera aucun effet à l'égard des territoires mentionnés au présent article.

Article 10.

Chacun des gouvernements contractants peut subordonner son acceptation du présent Accord à la participation à celui-ci d'un ou de plusieurs des gouvernements visés à l'article 4, ou à sa mise en pratique par un ou plusieurs desdits gouvernements. Dans cette dernière hypothèse, s'il considère cette mise en pratique comme réalisée, il le notifiera au Secrétaire général de la Société des Nations.

Article 11.

Le présent Accord sera enregistré par le Secrétaire général de la Société des Nations à la date de son entrée en vigueur.

Article 6.

As from May 13th, 1937, the present Agreement shall be open to accession on behalf of any Government referred to in Article 4.

The instruments of accession shall be transmitted to the Secretary-General of the League of Nations, who will notify all the Governments concerned of their receipt.

Article 7.

When the Agreement has been accepted by ten Governments as required by Article 5, each subsequent signature (if not subject to ratification), ratification or accession shall take effect on the ninetieth day from the date of signature, or of the receipt by the Secretary-General of the League of Nations of the instruments of ratification or of accession.

Article 8.

The present Agreement may be denounced on behalf of any contracting Government after the expiration of a period of five years from the date of the notification provided for in Article 1, paragraph 2. Denunciation shall be effected by notification in writing addressed to the Secretary-General of the League of Nations, who will inform all the Governments referred to in Article 4. Such denunciation shall take effect one year after the date of its receipt by the Secretary-General of the League of Nations, and shall operate only in respect of the Government on whose behalf it was notified.

On the expiration of a period of fifteen years from the coming into force of the present Agreement and on the expiration of every subsequent period of five years, its revision may be requested by any contracting Government. At any other time after the expiration of the above-mentioned period of fifteen years, the revision of the present Agreement may also be requested, provided that the request is made by not less than five Governments.

In addition, any contracting Government may at any time request the revision of the annexed rules on the ground of technical development in the nature or characteristics of marks, lights or sound signals the full benefit of which could not be given to shipping under these rules; provided that any such revision shall only be in the direction of permitting the use of such new development and shall not necessitate any alteration by other contracting Governments of the system adopted under the present rules.

Any request for a revision of this Agreement or of the rules annexed thereto shall be communicated in writing by the contracting Government or Governments concerned to the Secretary-General of the League of Nations, who shall submit such request to the Council of the League for consideration of the means by which effect may be given thereto.

Article 9.

Any contracting Government may, at the time of signature, ratification or accession, declare that, in accepting the present Agreement, it does not assume any obligation in respect of all or any of its colonies, protectorates, or territories under suzerainty or mandate; and the present Agreement shall not apply to any territories named in such declaration.

Any contracting Government may give notice to the Secretary-General of the League of Nations, at any time subsequently, that it desires that the Agreement shall apply to all or any of the territories which have been made the subject of a declaration under the preceding paragraph, and the Agreement shall apply to all the territories named in such notice ninety days after its receipt by the Secretary-General of the League of Nations.

Any contracting Government may declare, either after a period of five years from the date of notification of effect having been given to the rules in the territories named, or at the time of the denunciation provided for in Article 8, that it desires that the present Agreement shall cease to apply to all or any of its colonies, protectorates or territories under suzerainty or mandate, and the Agreement shall cease to apply to the territories named in such declaration one year after its receipt by the Secretary-General of the League of Nations. In default of such a declaration, the denunciation of the Agreement under Article 8 will not affect the application of the Agreement to any territories referred to in the present article.

Article 10.

Each contracting Government may make the acceptance of the present Agreement conditional on its acceptance or on its application by one or more of the Governments referred to in Article 4. In the latter case, if it considers that this condition has been fulfilled, it will notify the Secretary-General of the League of Nations.

Article 11.

The present Agreement shall be registered by the Secretary-General of the League of Nations on the date of its coming into force.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont apposé leur signature au présent Accord.

FAIT en un seul exemplaire qui a été ouvert, à Genève, à la signature des gouvernements le treize mai mil neuf cent trente-six et qui restera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations et dont des copies certifiées conformes seront délivrées à tous les gouvernements visés à l'article 4.

IN FAITH WHEREOF, the undersigned have appended their signatures to the present Agreement.

DONE in a single copy, which has been opened, at Geneva, for the signature of the Governments on the thirteenth day of May one thousand nine hundred and thirty-six and will remain deposited in the archives of the Secretariat of the League of Nations, and of which certified copies will be transmitted to all the Governments referred to in Article 4.

Copie certifiée conforme.

Pour le Secrétaire général :

Conseiller juridique du Secrétariat.

Certified true copy.

For the Secretary-General :

Legal Adviser of the Secretariat.

ANNEXE

RÈGLEMENT.

CHAPITRE PREMIER. — GÉNÉRALITÉS.

Article premier. — Définitions.

Les signaux auxquels s'appliquent les règles de balisage ci-après comprennent, à l'exception des phares et bateaux-feux proprement dits, toutes les marques fixes et flottantes servant à indiquer :

- a) Les limites latérales et les axes de chenaux navigables ;
- b) Les dangers naturels ;
- c) Les autres obstacles, comme les épaves ;
- d) Certains autres points intéressants pour le navigateur maritime, comme les atterrissages.

Article 2. — Systèmes de balisage.

On admet deux systèmes de balisage :

Le système *latéral*, qui est employé plus particulièrement pour les chenaux bien définis et dans lequel les marques de balisage indiquent le gisement des dangers par rapport à la route à suivre pour les navigateurs dans leur voisinage ;

Le système *cardinal*, qui est employé plus particulièrement pour les côtes flanquées de multiples écueils ou pour les dangers isolés en mer, et dans lequel les marques de balisage indiquent la plus voisine des quatre principales orientations cardinales tracées à partir du danger.

Article 3. — Emploi des systèmes.

Dans un même pays et suivant les préférences ou les besoins locaux, on peut utiliser soit l'un, soit l'autre système, soit les deux systèmes, à condition d'indiquer clairement, dans les documents nautiques et au besoin par des marques appropriées, les limites de leur emploi respectif.

Article 4. — Indication de la forme caractéristique des marques.

Les caractéristiques des principaux types de marques flottantes sont données soit par la forme de la partie supérieure du corps même de la marque, soit par la forme d'une superstructure liée à celle-ci.

Les caractéristiques des principaux types de marques fixes sont indiquées soit par la forme du corps même de la marque, soit par la forme d'un voyant surmontant la marque.

CHAPITRE II. — SYSTÈME LATÉRAL.

Article 5. — Position des marques.

En principe, la position des marques dans le système latéral est déterminée d'après la direction générale suivie par le navigateur venant du large et s'approchant d'un port, d'une embouchure fluviale ou d'une autre voie d'eau ; elle peut également l'être d'après le courant principal de flot. L'application de ces principes doit être précisée dans la mesure convenable par les documents nautiques.

Article 6. — Principaux types de marques.

Les principaux types de marques employés dans le système latéral sont les suivants : conique, cylindrique, sphérique, espar (ce dernier comprend le type en fuseau, c'est-à-dire un espar se terminant en pointe).

Article 7. — Formes des voyants.

Les voyants au sujet desquels le présent règlement contient des dispositions précises offrent les contours apparents suivants :

cône,
cylindre,
sphère,

2 cônes accolés par la base,
Croix de Saint-Georges,
Té.

ANNEX.

RULES.

CHAPTER I. — GENERAL.

Article 1. — Definitions.

The marks to which the following buoyage regulations apply include all fixed and floating marks, other than lighthouses and lightships properly so called, serving to indicate:

- (a) The lateral limits and axes of navigable channels;
- (b) Natural dangers;
- (c) Other obstructions, such as wrecks;
- (d) Certain other points of importance to the mariner, such as landfalls.

Article 2. — Buoyage Systems.

There are two systems of buoyage, the lateral and the cardinal.

The *lateral* system is generally used for well-defined channels; buoyage-marks indicate the position of dangers in relation to the route to be followed by mariners in their vicinity.

The *cardinal* system is generally used to indicate dangers where the coast is flanked by numerous islands, rocks and shoals, as well as to indicate dangers in the open sea. In this system, the bearing (true) of the mark from the danger is indicated to the nearest cardinal point.

Article 3. — Use of Systems.

One or other or both systems may be used in the same country, according to preference or local requirements, on condition that the limits of their respective use are clearly indicated in nautical documents and, if necessary, by means of appropriate marks.

Article 4. — Method of Characterising Marks by Shape.

The characteristics of the principal types of floating marks are shown either by the shape of the upper part of the body of the mark or by the shape of a superstructure secured to the mark.

The characteristics of the principal types of fixed marks are shown either by the shape of the body of the mark or by the shape of a topmark placed on the mark.

CHAPTER II. — LATERAL SYSTEM.

Article 5. — Position of Marks.

In principle, the position of marks in the lateral system is determined by the general direction taken by the mariner when approaching a harbour, river, estuary or other waterway from seaward, and may also be determined with reference to the main stream of flood tide. The application of the principle shall be defined, as required, by nautical documents.

Article 6. — Principal Types of Marks.

The principal types of marks employed in the lateral system are conical, can, spherical and spar (the last-named including the spindle type — *i.e.*, a tapered spar).

Article 7. — Shapes of Topmarks.

The topmarks for which specific provision is made in these rules have the appearance of:

- | | |
|-----------|-----------------------|
| A cone, | A diamond, |
| A can, | A St. George's cross, |
| A sphere, | A "T". |

Article 8. — *Marques de rives des chenaux.*

Les marques de rives sont caractérisées de la manière suivante :

- a) *Marques de tribord*
 - Forme ou type: conique, ou espar.
 - Couleur: noire, ou dans les cas de marques coniques, pour les besoins de la différenciation, damier noir et blanc; dans le cas d'espars, pour les besoins de la différenciation ou de la visibilité, noire avec partie supérieure blanche.
 - Voyant (le cas échéant): un cône, pointe en haut, peint en noir, ou, pour les besoins de la différenciation, 2 cônes accolés par la base, sauf à l'entrée d'un chenal.
 - Sur les espars, on peut utiliser un balai ayant l'apparence d'un cône pointe en haut.
- b) *Marques de bâbord*
 - Forme ou type: cylindrique, ou espar.
 - Couleur: rouge, ou, dans le cas de marques cylindriques, pour les besoins de la différenciation, damier rouge et blanc.
 - Voyant (le cas échéant): un cylindre peint en rouge, ou, pour les besoins de la différenciation, un té, sauf à l'entrée d'un chenal. Sur les espars, on peut faire usage d'un balai ayant l'apparence d'un cône pointe en bas.

N.B. — La couleur jaune peut être substituée au blanc dans les damiers pour les chenaux secondaires (chenaux qui doublent les chenaux principaux).

Article 9. — *Apposition de numéros ou de lettres.*

Si les marques de rives d'un chenal portent des numéros ou des lettres, ces numéros ou lettres doivent commencer en partant du large, les numéros impairs étant à tribord et les numéros pairs à bâbord.

Article 10. — *Eclairage.*

Les feux de rives d'un chenal sont différenciés par leur couleur ou, dans les cas où cela paraît préférable, par leur rythme ou par une combinaison de la couleur et du rythme, savoir :

a) *A tribord*: soit un feu blanc à un ou trois éclats ou occultations, soit un feu vert avec un rythme non employé pour la signalisation des épaves (voir article 24), soit simultanément des feux blancs et des feux verts avec les caractéristiques susvisées.

b) *A bâbord*: soit un feu rouge avec un nombre d'éclats ou d'occultations quelconque n'excédant pas quatre, soit un feu blanc à deux ou quatre éclats ou occultations, soit simultanément des feux rouges et des feux blancs avec les caractéristiques ci-dessus.

N.B. — Le feu à éclats rapides est considéré comme un feu à éclats réguliers.

Article 11. — *Marques de bancs médians ou de bifurcation ou de jonction.*

Les marques placées aux extrémités des bancs médians ont les caractéristiques suivantes:

Forme ou type: sphérique ou espar.

Couleur: bandes horizontales rouges et blanches lorsque le chenal principal est à droite ou que les deux chenaux sont d'une même importance; bandes horizontales noires et blanches lorsque le chenal principal est à gauche.

Voyants (le cas échéant):

- a) Chenal principal à droite:
 - Bifurcation: un cylindre } peints
 - Jonction: un té } en rouge;
- b) Chenal principal à gauche:
 - Bifurcation: un cône } peints
 - pointe en haut } en noir;
 - Jonction: deux cônes } accolés par la base
- c) Chenaux d'une même importance:
 - Bifurcation: une sphère } peintes
 - Jonction: une croix de Saint-Georges } en rouge.

N.B. — Si le corps de la marque n'a pas la forme sphérique, un voyant sphérique est ajouté immédiatement au-dessous de chacun des voyants indiqués aux paragraphes a), b) et c).

Eclairage. — Les caractères des feux surmontant ces marques doivent autant que possible être distinctifs, pourvu que le choix de leurs couleurs soit limité à celles prévues à l'article 10 ci-dessus et que ni les couleurs, ni le rythme, ni les combinaisons de couleur et de rythme ne soient susceptibles de laisser une incertitude sur le bord où la marque doit être rangée.

Lorsque des caractères distinctifs convenables ne peuvent pas être adoptés pour ces feux, ceux-ci doivent être caractérisés conformément aux règles de l'article 10 et doivent autant que possible se différencier des feux voisins.

Article 12. — *Marques de milieu de chenal.*

Les marques de milieu de chenal sont utilisées pour indiquer la partie profonde d'un chenal navigable. Elles peuvent être laissées d'un côté ou de l'autre, mais devraient, de préférence, être laissées à bâbord.

Ces marques présentent les caractéristiques suivantes:

Forme: autant que possible, une forme distinctive et différente des principales formes caractéristiques (conique, cylindrique et sphérique).

Couleur: bandes verticales alternativement noires et blanches ou rouges et blanches.

Voyants (le cas échéant): formes distinctives autres que le cône pointe en haut, le cylindre ou la sphère.

Eclairage (le cas échéant): caractéristiques différentes des feux de l'éclairage latéral voisin.

Article 8. — *Marking of Sides of Channels.*

Marks on the two sides of a channel are characterised as follows:

- | | | |
|-----------------------------------|---|---|
| (a) <i>Starboard-hand marks :</i> | } | Shape or type: Conical or spar.
Colour: Black, or, for purposes of differentiation, in the case of conical marks, black and white chequers; in the case of spars, for purposes of differentiation or visibility, black with the upper part white.
Topmark (if any): Cone, point upwards, coloured black, or, for purposes of differentiation, a diamond, except at the entrance of a channel.
On spars, a broom in the form of a cone point upwards may be used. |
| (b) <i>Port-hand marks :</i> | } | Shape or type: Can or spar.
Colour: Red, or, in the case of can-shaped marks, for purposes of differentiation, red and white chequers.
Topmark (if any): Can, coloured red, or, for purposes of differentiation, a "T", except at the entrance of a channel. On spars, a broom in the form of a cone point downwards may be used. |

N.B. — The use of yellow instead of white in the chequers is permitted in secondary channels (channels which are alternatives to main channels).

Article 9. — *Numbering or Lettering.*

If marks at the sides of a channel are numbered or lettered, the numbering or lettering shall commence from seaward, odd numbers on the starboard and even numbers on the port hand.

Article 10. — *Lighted Marks.*

Lights on marks on the two sides of a channel are differentiated by colour or, where preferred, by rhythm, or by a combination of both colour and rhythm — viz.:

(a) *Starboard-hand lights:* White lights showing one or three flashes or occultations; green lights of a character not allocated to the marking of wrecks (see Article 24); or both white lights and green lights with the above characteristics.

(b) *Port-hand lights:* Red lights showing any number of flashes or occultations up to four; white lights showing two or four flashes or occultations; or both red lights and white lights with the above characteristics.

N.B. — A rapid flashing light is regarded as a single flashing light.

Article 11. — *Middle-ground or Bifurcation or Junction Marks.*

Marks at the ends of middle grounds have the following characteristics:

Shape or type: Spherical or spar.

Colour: Red and white horizontal bands where the main channel is to the *right* or the channels are of *equal importance*; black and white horizontal bands where the main channel is to the *left*.

Topmarks (if any):

- | | |
|--|---|
| (a) Main channel to the <i>right</i> : | (b) Main channel to the <i>left</i> : |
| Outer end, a can, }
Inner end, a "T", } | Outer end, a cone, point
upwards, }
Inner end, a diamond }
(two cones base to base), } |
| } Painted
} red; | } Painted
} black; |
| (c) Channels of <i>equal importance</i> : | |
| Outer end, a sphere, }
Inner end, a St. George's cross, } | |
| } Painted red. | |

N.B. — Where the body of the mark is not spherical, a spherical topmark is placed immediately below the topmarks indicated in (a), (b) and (c), as the case may be.

Lighted Marks. — The characteristics of lights on these marks shall, as far as possible, be distinctive; provided that no colours are used other than those prescribed in Article 10 above, and provided also that neither colour nor rhythm, nor combinations of colour and rhythm, shall be such as to lead to uncertainty with regard to the side on which the marks shall be passed.

When lights with distinctive characteristics cannot conveniently be adopted, the lights shall conform to the rules prescribed in Article 10, and they shall, as far as possible, be differentiated from neighbouring lights.

Article 12. — *Mid-channel Marks.*

Mid-channel marks serve to indicate the deep-water channel or fairway. They may be passed on either hand, but should preferably be left to port.

These marks are as follows:

Shape: As far as practicable, to be distinctive and different from the principal characteristic shapes (*viz.*, conical, can and spherical).

Colour: Black and white, or red and white, vertical stripes.

Topmark (if any): To be of a distinctive shape other than cone, point upwards, can or sphere.

Lights (if any) to be of a character different from neighbouring lights on marks at the sides of the channel.

CHAPITRE III. — SYSTÈME CARDINAL.

Article 13. — Principaux types de marques.

Les principaux types de marques employés dans le système cardinal sont les suivants : conique, cylindrique, ogival, en fuseau et espar.

Article 14. — Forme des voyants.

Les voyants caractéristiques présentent le contour apparent d'un cône pointe en haut, d'un cône pointe en bas, de deux cônes opposés par la base et de deux cônes opposés par le sommet. Les deux cônes doivent être, dans l'un ou l'autre cas, nettement séparés par un intervalle.

Article 15. — Couleurs caractéristiques.

Les couleurs caractéristiques de jour pour la signalisation des dangers sont le noir combiné avec le blanc et le rouge combiné avec le blanc, par divisions horizontales.

Article 16. — Répartition des caractéristiques dans les quadrants.

On distingue quatre quadrants dits Nord, Sud, Est, Ouest ; ils sont limités respectivement par les directions N.E., S.E., S.W., N.W., prises à partir du danger.

Les marques de danger sont caractérisées de la manière suivante dans les différents quadrants :

Quadrant Nord (N.W.-N.E.):

Forme ou type : conique, ou espar.

Voyant (le cas échéant) : un cône à pointe en haut.

Couleur : noire à large bande blanche médiane.

Feu (le cas échéant) : blanc, avec variations en nombre impair (éclats de préférence ou occultations).

Quadrant Sud (S.E.-S.W.):

Forme ou type : cylindrique, ou espar.

Voyant (le cas échéant) : un cône à pointe en bas.

Couleur : rouge à large bande blanche médiane.

Feu (le cas échéant) : rouge de préférence ou blanc, avec variations en nombre pair (éclats de préférence ou occultations).

Quadrant Est (N.E.-S.E.):

Forme ou type : ogivale, ou espar.

Voyant (le cas échéant) : deux cônes opposés par la base.

Couleur : rouge pour la moitié supérieure, blanche pour la moitié inférieure.

Feu (le cas échéant) : rouge de préférence ou blanc, avec variations en nombre impair (éclats de préférence ou occultations).

Quadrant Ouest (S.W.-N.W.):

Forme ou type : fuseau ou espar.

Voyant (le cas échéant) : deux cônes opposés par le sommet.

Couleur : noire pour la moitié supérieure, blanche pour la moitié inférieure.

Feu (le cas échéant) : blanc, avec variations en nombre pair (éclats de préférence ou occultations).

N.B. — a) Il est permis de n'utiliser que deux formes caractéristiques pour le corps de la marque et d'employer la même forme conique dans les quadrants Nord et Est, la même forme cylindrique dans les quadrants Sud et Ouest.

b) Si dans le seul cas des espars et pour les seuls quadrants Nord et Est l'on veut se donner le bénéfice supplémentaire d'une position inverse des couleurs foncées dans les quadrants opposés, la marque du quadrant Nord est peinte en blanc avec une large bande noire médiane, la marque du quadrant Est est peinte en blanc dans la moitié supérieure, en rouge dans la moitié inférieure.

c) Le feu à éclats rapides est considéré comme un feu à éclats réguliers.

CHAPTER III. — CARDINAL SYSTEM.

Article 13. — Principal Types of Marks.

The principal types of marks employed in the cardinal system are: Conical, cylindrical, ogival, spindle and spar.

Article 14. — Shape of Topmarks.

The characteristic topmarks have the appearance of a cone point upwards, a cone point downwards, two cones base to base and two cones point to point. The cones in each case shall be clearly separated.

Article 15. — Characteristic Colours.

The characteristic colours by day for marking dangers are black combined with white, and red combined with white, in horizontal sections.

Article 16. — Allocation of Characteristics to the Quadrants.

The four quadrants, north, south, east and west, are bounded by the bearings N.E., S.E., S.W., and N.W., taken from the point of danger.

Danger marks in the different quadrants are characterised as follows:

Northern Quadrant (N.W. to N.E.):

Shape or type: Conical, or spar.
Topmark (if any): Cone, point upwards.
Colour: Black with a wide white median band.
Light (if any): White, with an odd number of variations (flashing preferably or occulting).

Southern Quadrant (S.E. to S.W.):

Shape or type: Cylindrical, or spar.
Topmark (if any): Cone, point downwards.
Colour: Red with a wide white median band.
Light (if any): Red preferably or white, with an even number of variations (flashing preferably or occulting).

Eastern Quadrant (N.E. to S.E.):

Shape or type: Ogival, or spar.
Topmark (if any): Two cones, base to base.
Colour: Red above, white below.
Light (if any): Red preferably or white, with an odd number of variations (flashing preferably or occulting).

Western Quadrant (S.W. to N.W.):

Shape or type: Spindle, or spar.
Topmark (if any): Two cones, point to point.
Colour: Black above and white below.
Light (if any): White, with an even number of variations (flashing preferably or occulting).

N.B. — (a) The number of characteristic shapes employed for the body of the mark may, if desired, be limited to two, the conical shape being employed in the northern and eastern quadrants and the cylindrical shape in the southern and western quadrants.

(b) When spars only are used, it may be advantageous in the northern and eastern quadrants to reverse the position of the dark colours; in this case, the northern quadrant mark shall be white with a wide black median band and the eastern quadrant mark shall be white above and red below.

(c) A rapid flashing light is regarded as a single flashing light.

CHAPITRE IV. — MARQUES COMMUNES AUX DEUX SYSTÈMES ET MARQUES DIVERSES.

Article 17. — Marques de danger isolé.

Lorsqu'on désire utiliser une marque spéciale pour un danger que l'on peut convenablement signaler par une marque unique et qu'on peut laisser d'un bord ou de l'autre, la marque aura les caractéristiques suivantes :

- Forme ou type: sphérique, ou espar.
- Couleur: larges bandes horizontales noires et rouges séparées éventuellement par une étroite bande blanche.
- Voyant (le cas échéant): une sphère, peinte en noir ou en rouge, ou en deux couleurs, noire et rouge, séparées par une ligne horizontale.
- Feu (le cas échéant): rythmé, soit blanc, soit rouge.

Article 18. — Marques d'atterrissage.

Les marques d'atterrissage, qui sont des repères en eaux navigables indiquant l'approche d'un port ou d'une embouchure fluviale, ont les caractéristiques suivantes :

- Forme: au choix, mais ne devant pas produire de risques de confusion par rapport aux règles des marques de chenaux.
- Couleur: bandes verticales alternativement noires et blanches ou alternativement rouges et blanches.
- Feu (le cas échéant): rythmé.

Article 19. — Marques de transition.

Les marques indiquant le passage du balisage latéral au balisage cardinal ou inversement ont les caractéristiques suivantes :

- Forme: au choix, mais ne devant pas produire de risques de confusion par rapport aux règles des marques de chenaux.
- Couleur: bandes spirales rouges et blanches ou noires et blanches.

Article 20. — Marques indiquant les mouillages de quarantaine.

Ces marques ont les caractéristiques suivantes :

- Forme: au choix, mais ne devant pas produire de risques de confusion par rapport aux règles des marques de chenaux.
- Couleur: jaune.

Article 21. — Marques indiquant les orifices des égouts ou canalisations ou les dépôts de matériaux.

Ces marques ont les caractéristiques suivantes :

- Forme: au choix, mais ne devant pas produire de risques de confusion par rapport aux règles des marques de chenaux.
- Couleur: jaune en haut, noire en bas.
- Eclairage: au choix, mais en tenant dûment compte des caractéristiques des autres marques lumineuses qui se trouvent dans le voisinage.

Article 22. — Balisage des zones utilisées pour les exercices ou opérations des Services de la Marine, de la Guerre, de l'Air.

Les bouées indiquant les limites de ces zones ont les caractéristiques suivantes :

- Forme: au choix.
- Couleur: blanche, avec deux bandes bleues se croisant à angle droit sur l'extrémité supérieure de l'axe vertical du corps de la marque, descendant jusqu'au niveau de l'eau et représentant ainsi une croix vue d'en haut, combinée facultativement avec l'inscription de deux lettres initiales indiquant une zone dangereuse dans la langue nationale (en français « Z.D. » par exemple).

CHAPTER IV. — MARKS COMMON TO BOTH SYSTEMS AND OTHER MARKS.

Article 17. — Isolated Danger Marks.

Where it is desired to use a special mark for a danger which can be adequately indicated by a single mark and which may be passed on either hand, the mark shall be as follows:

- Shape or type: Spherical or spar.
- Colour: Wide black and red horizontal bands separated, if desirable, by a narrow white band.
- Topmark (if any): Sphere painted black or red, or half-black and half-red, horizontally.
- Light (if any): Rhythmic, either white or red.

Article 18. — Landfall Marks.

Landfall marks serving to indicate the seaward approach to a harbour, river or estuary are as follows:

- Shape: Optional, but must not be misleading, having regard to the rules for channel marking.
- Colour: Black and white, or red and white, vertical stripes.
- Light (if any): Rhythmic.

Article 19. — Transition Marks.

Marks indicating the transition between the cardinal and lateral systems are as follows:

- Shape: Optional, but must not be misleading, having regard to the rules for channel marking.
- Colour: Either red and white or black and white spiral bands.

Article 20. — Quarantine-ground Marks.

Quarantine-ground marks are as follows:

- Shape: Optional, but must not be misleading, having regard to the rules for channel marking.
- Colour: Yellow.

Article 21. — Outfall and Spoil-ground Marks.

Outfall and spoil-ground marks are as follows:

- Shape: Optional, but must not be misleading, having regard to the rules for channel marking.
- Colour: Yellow above and black below.
- Light: Optional, but due regard should be paid to the character of other lighted marks in the vicinity.

Article 22. — Marking of Areas used for Naval, Military or Air Force Practice Purposes.

Buoys indicating the limits of such areas are as follows:

- Shape: Optional.
- Colour: White with two blue stripes intersecting at right angles at the upper extremity of the vertical axis of the mark and extending to the water-line, thus representing a cross when observed from above, in combination, if desired, with lettering indicating in the national language a dangerous area (*e.g.*, in English, "D.A.").

CHAPITRE V. — ÉPAVES.

Article 23. — Prescriptions générales.

Les épaves peuvent être balisées dans le système latéral ou dans le système cardinal.

Les documents nautiques doivent indiquer le système ou les systèmes en usage dans chaque pays.

Lorsque la présence d'une épave est bien connue, elle peut au besoin être signalée comme un danger naturel, après que le navigateur en a été dûment avisé.

Les marques d'épaves sont peintes de la couleur caractéristique verte.

Les marques d'épaves portent, si possible, la lettre W; si la surface disponible le permet, par exemple dans le cas d'un balisage par bateau, elles portent, sur deux faces si possible, soit le mot « Wreck », soit la seule lettre W, suivis, s'il est jugé utile, du mot équivalent dans la langue nationale; toutes ces inscriptions sont peintes en blanc.

N.B. — Les signaux sonores des marques d'épaves, s'il en est employé, ne doivent pas se confondre avec les autres signaux sonores voisins.

CARACTÉRISTIQUES DANS LE CAS DU SYSTÈME LATÉRAL.

Article 24. — Bouées d'épaves ¹.

Couleur: verte (y compris, le cas échéant, le voyant).

a) Si la marque doit être laissée à *tribord*: Forme ou type: conique, ou espar.
Voyant (le cas échéant): cône.
Feu (le cas échéant): vert à trois éclats.

b) Si la marque doit être laissée à *bâbord*: Forme ou type: cylindrique, ou espar.
Voyant (le cas échéant): cylindrique.
Feu (le cas échéant): vert à deux éclats.

Si la marque n'a pas la forme caractéristique, sa partie inférieure est colorée respectivement en noir ou rouge dans les cas a) et b) ci-dessus, mais la couleur verte doit rester dominante.

c) Lorsque la marque peut être laissée d'un *bord* ou de *l'autre*:

Forme ou type: sphérique, ou espar.

Voyant (le cas échéant): sphérique.

Feu (le cas échéant): vert à occultations régulières, la période de lumière étant nettement plus longue à l'œil que la période d'obscurité.

Lorsqu'une épave, pouvant être laissée d'un bord ou de l'autre, est signalée par plusieurs marques lumineuses flottantes situées à chaque extrémité de l'épave, les divers feux peuvent être différenciés par des rythmes de durée différente, pourvu que la règle posée par le précédent paragraphe soit respectée pour tous les feux.

Article 25. — Bateaux signalant une épave ².

Les bateaux signalant une épave arborent les formes suivantes peintes en vert:

a) Bateaux à laisser à *tribord*:

Deux sphères surmontées d'un cône pointe en haut, en ligne verticale;

b) Bateaux à laisser à *bâbord*:

Une sphère surmontée d'un cylindre, en ligne verticale;

c) Bateaux à laisser *indifféremment d'un bord* ou de *l'autre*:

Quatre sphères disposées deux par deux, selon deux lignes verticales.

Les formes sont assez élevées pour apparaître nettement au-dessus des superstructures.

L'espace vertical à ménager entre les formes doit être au moins égal à une fois et demie le diamètre des sphères.

L'espace horizontal entre les lignes de formes de la disposition c) doit être aussi grand que possible et toujours au moins égal au double de l'espace vertical entre les formes.

Eclairage: Feux fixes verts placés, au point de vue de leur nombre et de leur disposition, comme les formes ci-dessus définies.

Les bateaux servant à la signalisation des épaves ne doivent pas porter le feu de position réglementaire du navire à l'ancre.

Signaux sonores: Sur les bateaux gardés, en cas de brume, de grosse pluie ou de neige, une cloche émet, le cas échéant, à intervalles de trente secondes au plus, les groupes de sons consécutifs suivants:

Trois coups, si le bateau doit être laissé à *tribord*;

Deux coups, si le bateau doit être laissé à *bâbord*;

Quatre coups, si le bateau doit être laissé *d'un bord* ou de *l'autre*.

N.B. — Si l'on recourt à un autre appareil sonore qu'une cloche, il ne doit en résulter aucune confusion avec les signaux sonores voisins.

¹ Les balises fixes utilisées pour marquer les épaves coulées par des petits fonds sont caractérisées selon les mêmes règles.

² Lorsque l'épave porte elle-même les formes ou l'éclairage destinés à la signaler sans qu'il y ait de balisage flottant indépendant, cette signalisation comporte l'emploi de la même couleur verte de jour et de nuit, et ne doit pas être en discordance avec les règles du présent article.

CHAPTER V. — MARKING OF WRECKS.

Article 23. — General Provisions.

Wrecks may be marked according to the lateral system or the cardinal system.

Nautical documents shall indicate the system or systems in use in each country.

When the presence of a wreck has become generally known, it may then be marked as a natural danger, after adequate notice to this effect has been given to the mariner.

Wreck marks are painted with the characteristic colour green.

Wreck marks should, if possible, carry the letter "W", or, if space permits, as in the case of vessels, the word "Wreck" or the letter "W" followed, where deemed advisable, by the equivalent word in the national language. Such inscriptions shall be painted in white on both sides.

N.B. — Sound signals, if used on wreck marks, shall be such as not to be mistaken for neighbouring sound signals.

CHARACTERISTICS IN THE LATERAL SYSTEM.

*Article 24. — Wreck-marking Buoys.*¹

Colour: Green (including topmark if any).

- (a) If to be passed on the *starboard-hand*: Shape or type: Conical, or spar.
Topmark (if any): Cone.
Light (if any): Triple-flashing green.
- (b) If to be passed on the *port-hand*: Shape or type: Can, or spar.
Topmark (if any): Can.
Light (if any): Double-flashing green.

If the body of the mark in the cases of (a) and (b) above does not conform to the characteristic shape, the lower part of the mark shall be coloured black or red, as the case may be, but the predominant colour shall be green.

- (c) If to be passed on *either hand*:
Shape or type: Spherical, or spar.
Topmark (if any): Sphere.
Light (if any): Single occulting green, the duration of light being appreciably longer to the eye than the interval of darkness.

Where a wreck which can be passed on either hand is marked by more than one lighted buoy, the lights may be differentiated by different periods of occultation, provided that the principle embodied in the preceding paragraph is observed in the case of each light.

*Article 25. — Wreck-marking Vessels.*²

Wreck-marking vessels display green painted shapes.

- (a) If to be passed on the mariner's *starboard-hand*:
Two spheres surmounted by a cone point upwards in a vertical line.
- (b) If to be passed on the mariner's *port-hand*:
A sphere surmounted by a cylinder in a vertical line.
- (c) If to be passed on *either hand*:
Four spheres disposed vertically by pairs.

The shapes are disposed so as to be distinctly visible above the vessel's superstructure.

The shapes shall be disposed vertically with a clear space between each shape equal to not less than one and a half times the diameter of the spherical shape.

The horizontal distance between the shapes in (c) shall be as great as possible and in no case less than twice the vertical distance between the shapes.

Lights: Fixed green; shall correspond in number and arrangement to the shapes mentioned above.

Vessels marking wrecks shall not carry the ordinary riding-light carried by a vessel at anchor.

Sound signals: On manned wreck-marking vessels during fog, mist, falling snow or heavy rainstorms, a bell, if used, is rung at intervals of not more than thirty seconds, as follows:

- Three strokes, if the vessel is to be passed on the mariner's *starboard-hand*;
- Two strokes, if the vessel is to be passed on the mariner's *port-hand*;
- Four strokes, if the vessel can be passed on *either hand*.

N.B. — Should sound signals be given by means other than a bell, they shall be such as not to be mistaken for neighbouring sound signals.

¹ When posts fixed in the ground are used to mark wrecks in shallow waters, they conform to the rules.

² Where shapes and/or lights are exhibited from the wreck itself, instead of a floating mark being used, the colour green shall be employed by day and by night and the shapes and/or lights shall not conflict with the rules laid down in this article.

CARACTÉRISTIQUES DANS LE CAS DU SYSTÈME CARDINAL.

Article 26. — Bouées d'épaves.

Les marques d'épaves sont placées seulement dans les quadrants Est et Ouest, et ont les caractéristiques suivantes :

Quadrant Est :

Forme ou type: conique, ogivale ou espar.

Voyant: deux cônes opposés par la base.

Couleur: verte.

Feu (le cas échéant): vert, à groupes réguliers de scintillements, séparés par des intervalles d'obscurité, avec un rythme d'au moins quarante apparitions de lumière par minute dans les périodes de scintillement.

Quadrant Ouest :

Forme ou type: cylindrique, en fuseau ou espar.

Voyant: deux cônes opposés par le sommet.

Couleur: verte.

Feu (le cas échéant): vert, scintillant, à quarante apparitions au moins de lumière par minute.

N.B. — Les voyants sont obligatoires soit sur la marque principale, soit, comme il est dit dans l'article 28, sur une marque associée, afin de distinguer les bouées d'épaves du système cardinal des bouées d'épaves du système latéral.

CHAPITRE VI. — DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 27. — Marques non définies.

Les marques dont la destination n'est pas définie par les présentes règles sont colorées de façon à ne permettre aucune confusion avec celles qui font l'objet des présentes règles. Les bouées sonores, notamment, doivent avoir, si possible, des caractéristiques appropriées à leur position et tenant compte des règles qui précèdent.

Certaines balises fixes, comportant par exemple des dispositions indiquant la direction à suivre, doivent se distinguer en tout cas des marques flottantes et être au besoin munies, à cet effet, de caractéristiques spéciales.

Article 28. — Voyants.

Lorsque, en raison d'avaries ou d'autres circonstances exceptionnelles, une marque ou sa superstructure, compte tenu de sa position dans le balisage, ne revêt pas la forme caractéristique prévue dans les règles susmentionnées, elles devra, en attendant par exemple leur réparation ou leur remplacement, être surmontée du voyant caractéristique correspondant. On peut aussi doubler la marque par une autre portant le voyant convenable.

Sauf indication contraire résultant des règles qui précèdent, ces voyants sont peints dans la couleur caractéristique la plus foncée qui soit utilisée pour le corps de la marque. Cette disposition n'est pas obligatoire lorsque les balais sont employés comme voyants.

Les voyants de même forme peuvent être répétés par superposition pour faciliter la différenciation de trop nombreuses marques voisines. On peut se borner à répéter le cône inférieur dans le cas de voyants des quadrants Est et Ouest du système cardinal.

Article 29. — Feux fixes.

L'emploi de feux fixes, et surtout de feux fixes blancs, doit être évité toutes les fois qu'il est possible sur les marques fixes ou flottantes servant uniquement au balisage d'un chenal, sauf dans le cas de bateaux balisant des épaves dont les feux doivent répondre aux dispositions de l'article 25.

Article 30. — Feux de port.

Pour les feux placés sur les ouvrages extérieurs d'entrée de ports s'ouvrant directement sur la mer et dont le but principal est de baliser le chenal, la couleur et le rythme doivent être autant que possible conformes aux dispositions de l'article 10. Dans le cas des ports ne s'ouvrant pas directement sur la mer ou dans le cas de l'éclairage intérieur des ports, cette règle n'est pas obligatoirement applicable si les conditions locales, dont les autorités compétentes restent juges, conduisent à préférer d'autres caractéristiques.

Le présent article ne s'applique pas aux feux placés sur des supports fixes qui ne peuvent pas être confondus avec ceux du balisage proprement dit.

CHARACTERISTICS OF THE CARDINAL SYSTEM.

Article 26. — Wreck-marking Buoys.

Wreck marks are only placed in the eastern and western quadrants and have the following characteristics:

Eastern quadrant:

Shape or type: Conical, ogival or spar.
Topmark: Two cones base to base.
Colour: Green.
Light (if any): Green, interrupted flashing, giving a succession of rapid flashes, at a rate of at least forty per minute for a given period, followed by a given interval of darkness.

Western quadrant:

Shape or type: Cylindrical, spindle or spar.
Topmark: Two cones point to point.
Colour: Green.
Light (if any): Green flashing, at a rate of at least forty flashes per minute.

N.B. — Topmarks are compulsory either on the main mark or, as in Article 28, in conjunction with it, in order to distinguish the wreck-marking buoys of the cardinal system from the wreck-marking buoys of the lateral system.

CHAPTER VI. — MISCELLANEOUS PROVISIONS.

Article 27. — Undefined Marks.

Marks whose purpose is not defined in these rules are coloured in such a way as not to lead to confusion with marks whose purpose is defined in these rules. Bell buoys and whistle buoys have, if practicable, the characteristics appropriate to their position in accordance with the foregoing rules.

Certain fixed marks indicating, for instance, the direction to be followed by a mariner may be provided with characteristics which allow them to be distinguished clearly from floating marks.

Article 28. — Topmarks.

When, owing to damage or to other exceptional circumstances, a mark or its superstructure, having regard to its position in the system, does not conform to the characteristic shape laid down in the foregoing rules, it shall, pending, for example, repair or replacement, be furnished with the appropriate characteristic topmark. Alternatively, an additional mark bearing the appropriate topmark may be used.

Where not otherwise stated in the foregoing rules, topmarks are painted with the darker of the characteristic colours used for the body of the mark. This provision is not obligatory when brooms are employed as topmarks.

For purposes of differentiation where there are numerous neighbouring marks, additional topmarks of the same shape may be used on the same mark or the lower cone alone may be duplicated in the case of topmarks used in the eastern and western quadrants of the cardinal system.

Article 29. — Fixed Lights.

The use of fixed lights, especially white lights on fixed and floating marks, which serve the sole purpose of the marking of a channel, should be avoided whenever practicable, except in the case of wreck-marking vessels, where the lights should conform with Article 25.

Article 30. — Harbour Lights.

In the case of lights placed on external permanent works at the entrance to harbours opening directly on to the sea and whose principal purpose is to mark the channel, the colour and rhythm should, as far as possible, be in accordance with the provisions of Article 10. This rule need not be applied in the case of harbours which do not open directly on to the sea or in the case of lights situated within harbours if, in the opinion of the responsible authorities, local conditions render other characteristics preferable.

The present article does not relate to lights which are placed on fixed supports and which cannot be confused with lights forming part of the buoyage system properly so called.

Article 31. — Secteurs colorés et feux de direction.

Lorsqu'on munit de secteurs les feux qui font partie d'un système latéral de balisage, il est désirable, quand les circonstances le permettent, que les colorations de ces secteurs soient conformes aux dispositions de l'article 10. Dans les cas où il n'est pas jugé possible d'observer cette règle, les couleurs doivent, de préférence, être réparties conformément à une règle bien définie, appliquée dans une région déterminée, afin que les secteurs puissent être disposés d'une même manière lorsque les situations sont semblables.

Si des feux de direction ou d'alignement peuvent entraîner une confusion avec des feux latéraux de chenaux, leur coloration devrait être conforme à l'un ou l'autre des principes résultant du précédent alinéa.

Article 32. — Supports fixes des feux.

Les supports fixes des feux qui font partie d'un système latéral de balisage devraient, autant que possible, être peints de la couleur caractérisant leur position dans le système considéré. Toutefois, si l'on ne peut employer la couleur caractéristique réglementaire, on doit éviter d'employer la couleur caractéristique opposée.

Article 31. — Coloured Sector Lights and Leading Lights.

Where coloured sectors are used in lights forming part of the lateral system of buoyage, it is desirable, when circumstances permit, that their colours should be in accordance with Article 10. In cases where this is not considered practicable, the colours should preferably be allocated in accordance with a definite rule laid down for a particular region, in order that the sectors may be arranged in the same manner when the circumstances are similar.

Where a leading light or lights might be mistaken for a light or lights forming a part of the lateral system, the colour should be in accordance with one or other of the principles laid down in the preceding paragraph.

Article 32. — Fixed Supports for Lights.

Fixed supports for lights forming part of the lateral system of buoyage should, as far as practicable, be painted in the colour characteristic of the position of the light in that system. If the correct characteristic colour cannot be used, the opposite characteristic colour should be avoided.

DIAGRAMMES ILLUSTRANT, A TITRE D'EXEMPLE, QUELQUES MARQUES DE BALISAGE DÉFINIES DANS LE RÈGLEMENT

TYPES DE SIGNAUX

VOYANTS

Plan
Elévation



Cône

Cylindre

Sphère

2 cônes accolés par la base

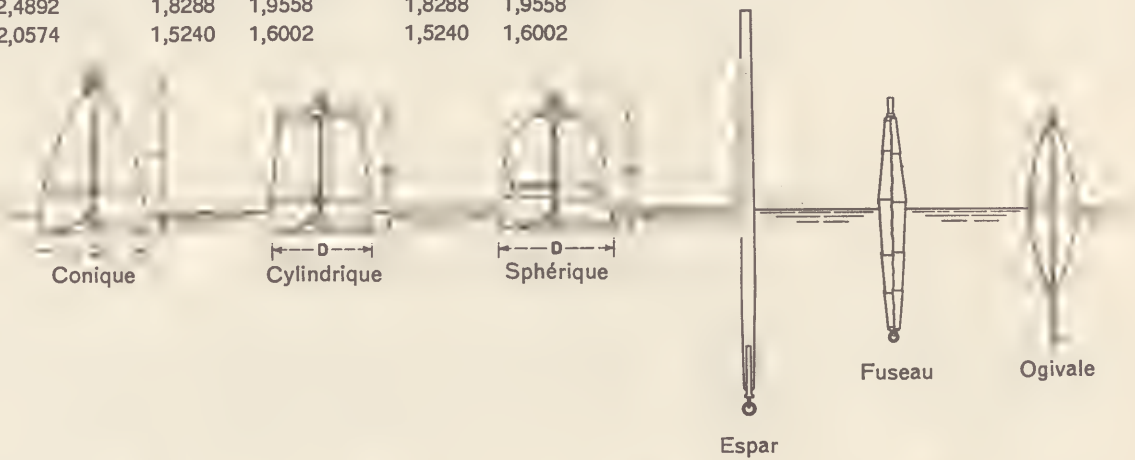
Croix de St-Georges

Té

Balai

CATÉGORIE	D	H	D	H	D	H
	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres
1	3,6576	4,9784	3,6576	3,8608	3,6576	3,8608
2	3,0480	4,1148	3,0480	3,2004	3,0480	3,2004
3	2,4384	3,3020	2,4384	2,5908	2,4384	2,5908
4	1,8288	2,4892	1,8288	1,9558	1,8288	1,9558
5	1,5240	2,0574	1,5240	1,6002	1,5240	1,6002

BOUÉES NON LUMINEUSES



Conique

Cylindrique

Sphérique

Espar

Fuseau

Ogivale

BOUÉES LUMINEUSES



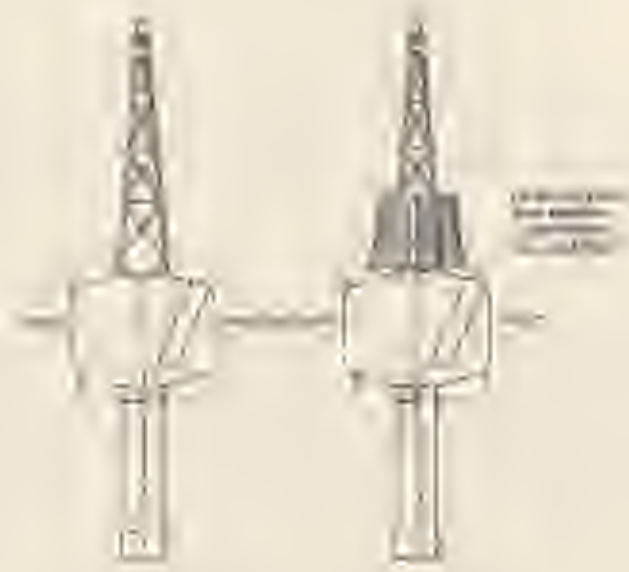
Conique

Cylindrique

Sphérique

Bouée à cloche

BOUÉES LUMINEUSES A PLAN FOCAL ÉLEVÉ



Sans forme caractéristique

Avec une forme caractéristique

DIAGRAMS OF EXAMPLES ILLUSTRATING BUOYAGE MARKS DEFINED IN THE RULES

TYPES OF MARKS



CLASS	D	H	CLASS	D	H	CLASS	D	H
1	12'-0"	16'-4"	1	12'-0"	12'-8"	1	12'-0"	12'-8"
2	10'-0"	13'-6"	2	10'-0"	10'-6"	2	10'-0"	10'-6"
3	8'-0"	10'-10"	3	8'-0"	8'-6"	3	8'-0"	8'-6"
4	6'-0"	8'-2"	4	6'-0"	6'-4"	4	6'-0"	6'-4"
5	5'-0"	6'-9"	5	5'-0"	5'-3"	5	5'-0"	5'-3"

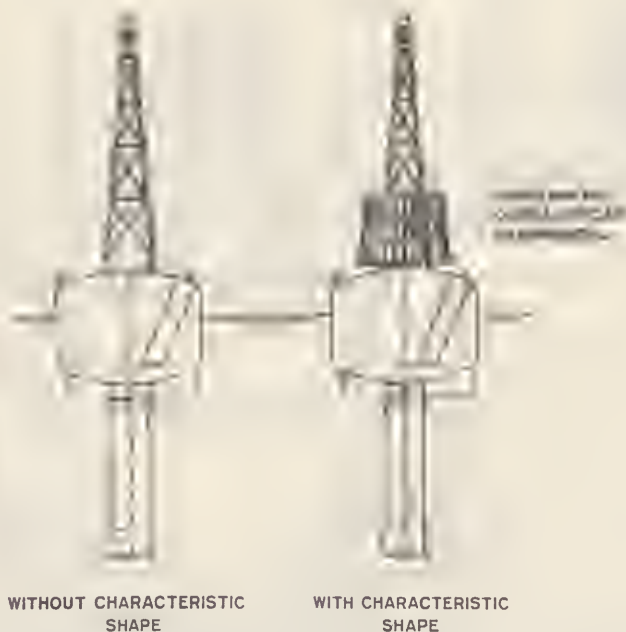
UNLIGHTED BUOYS



UNLIGHTED BUOYS



UNLIGHTED BUOYS
OF
HIGH FOCAL RANGE



DIAGRAMMES ILLUSTRANT, A TITRE D'EXEMPLE, QUELQUES MARQUES DE BALISAGE DÉFINIES DANS LE RÈGLEMENT

SYSTÈME LATÉRAL

	Marques de bâbord			Marques de tribord		
VOYANT		ou			ou	
	Cylindre		"T" pas à l'entrée d'un chenal	Balai pointe en bas (seulement sur les espars)		2 cônes accolés par la base pas à l'entrée d'un chenal
MARQUE						
FORME	Cylindrique			ou	Conique	
COULEUR	Rouge	ou damier rouge et blanc	ou damier rouge et jaune	Rouge	Noire	ou damier noir et blanc
	seulement pour les chenaux secondaires				seulement pour les chenaux secondaires	
FEU						
	Blanc (nombre pair) ou rouge			Blanc (nombre impair) ou vert (caractéristique non réservée au balisage des épaves)		

MARQUES DE BANCS MÉDIANS, DE BIFURCATION OU DE JONCTION

	Chenal principal à droite Bifurcation		Chenaux de même importance Bifurcation		Chenal principal à gauche Bifurcation	
VOYANT (avec une sphère en dessous si la marque n'est pas sphérique)						
	Cylindre	Sphère	Sphère	Sphère	Cône	Cône
MARQUE						
VOYANT (avec une sphère en dessous si la marque n'est pas sphérique)						
	"T"	"T"	Croix de St-Georges	Croix de St-Georges	2 cônes accolés par la base	2 cônes accolés par la base
MARQUE						
FORME	Sphérique ou espar		Sphérique ou espar		Sphérique ou espar	
COULEUR	Bandes horizontales rouges et blanches		Bandes horizontales rouges et blanches		Bandes horizontales noires et blanches	
FEU	Caractères distinctifs autant que possible (voir le texte de l'article 11)					

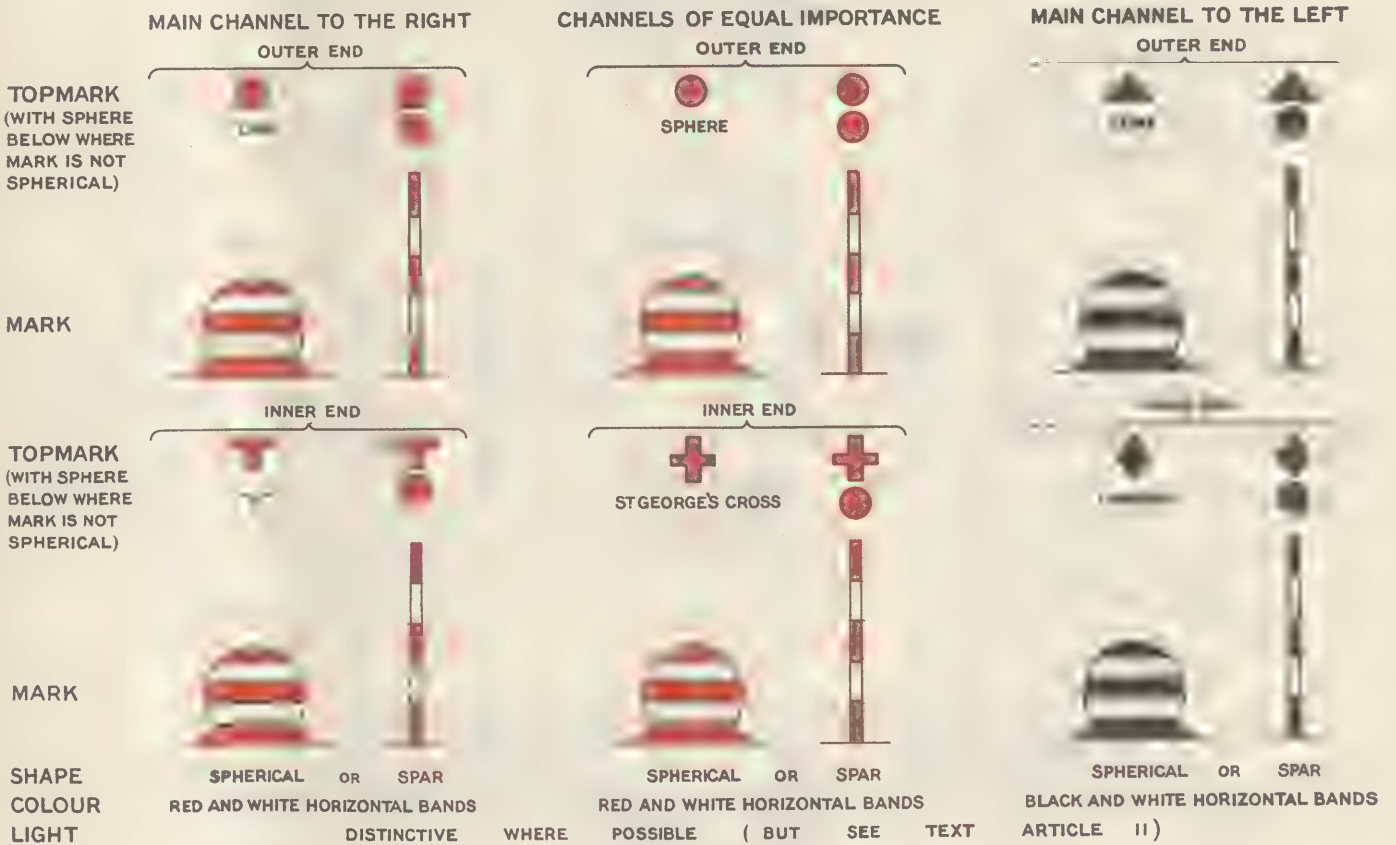
MARQUES DE MILIEU DE CHENAL

VOYANT (à titre d'exemple)		
	Au choix (autre qu'un cylindre, un cône ou une sphère)	
MARQUE (à titre d'exemple)		
FORME	Forme distinctive autant que possible	
COULEUR	Bandes verticales noires et blanches ou Bandes verticales rouges et blanches	
FEU	Caractéristiques différentes des feux voisins	

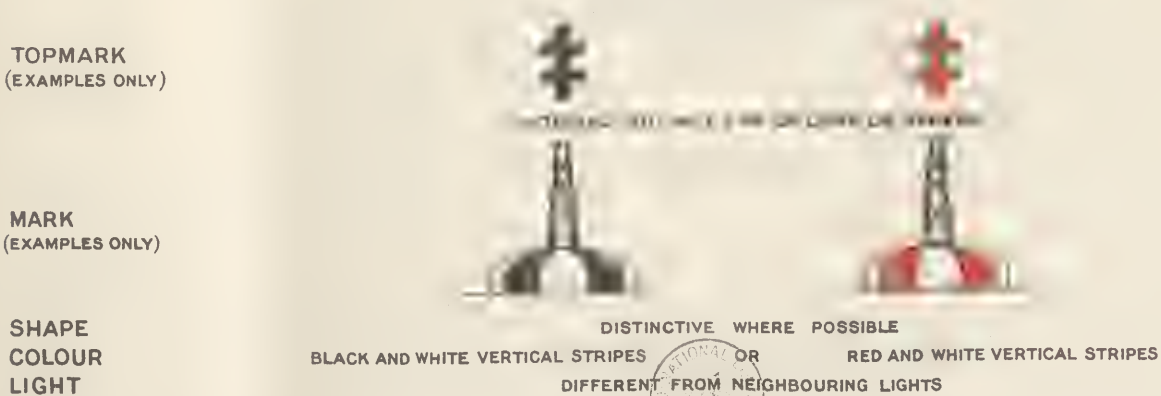
DIAGRAMS OF EXAMPLES ILLUSTRATING BUOYAGE MARKS DEFINED IN THE RULES
LATERAL SYSTEM



MIDDLE-GROUND OR BIFURCATION OR JUNCTION MARKS



MID-CHANNEL MARKS



DIAGRAMMES ILLUSTRANT, A TITRE D'EXEMPLE, QUELQUES MARQUES DE BALISAGE DÉFINIES DANS LE RÈGLEMENT
SYSTÈME CARDINAL



DIAGRAMS OF EXAMPLES ILLUSTRATING BUOYAGE MARKS DEFINED IN THE RULES
CARDINAL SYSTEM

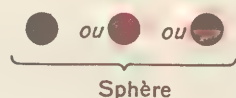


DIAGRAMMES ILLUSTRANT, A TITRE D'EXEMPLE, QUELQUES MARQUES DE BALISAGE DÉFINIES DANS LE RÈGLEMENT

MARQUES COMMUNES AUX DEUX SYSTÈMES ET MARQUES DIVERSES

MARQUES DE DANGER ISOLÉ

VOYANT



MARQUE



FORME

Sphérique ou espar

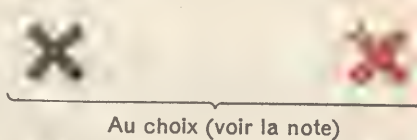
COULEUR

Larges bandes horizontales noires et rouges séparées éventuellement par une étroite bande blanche

FEU

Rythmé (blanc ou rouge)

MARQUES D'ATTERRISSAGE



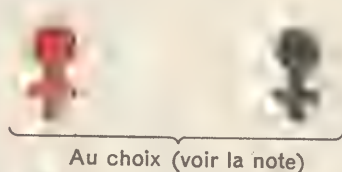
Au choix (voir la note)

Bandes verticales alternativement noires et blanches ou alternativement rouges et blanches

Rythmé

MARQUES DE TRANSITION

VOYANT



MARQUE



FORME

COULEUR

Bandes spirales rouges et blanches ou Bandes spirales noires et blanches

MARQUES INDICANT LES MOUILLAGES DE QUARANTAINE



Au choix (voir la note)

Jaune

MARQUES INDICANT LES ORIFICES DES ÉGOÜTS OU CANALISATIONS ET LES DÉPÔTS DE MATÉRIAUX

VOYANT



Au choix (voir la note)

FORME

COULEUR

Jaune en haut, noire en bas

ZONES UTILISÉES POUR LES EXERCICES OU OPÉRATIONS DES SERVICES DE LA MARINE, DE LA GUERRE OU DE L'AIR



Au choix (voir la note)

Blanche avec des bandes bleues en croix (pour l'inscription, voir le texte)

NOTE :

La forme est au choix et les dessins ne sont donnés qu'à titre d'exemples.
La seule prescription précise est que la forme adoptée ne crée pas de confusion.

DIAGRAMS OF EXAMPLES ILLUSTRATING BUOYAGE MARKS DEFINED IN THE RULES
MARKS COMMON TO BOTH SYSTEMS
AND OTHER MARKS

ISOLATED DANGER MARKS

TOPMARK



MARK



SHAPE

SPHERICAL OR SPAR

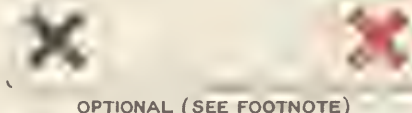
COLOUR

WIDE BLACK AND RED HORIZONTAL BANDS SEPARATED IF DESIRABLE BY A NARROW WHITE BAND

LIGHT

RHYTHMIC (WHITE OR RED)

LANDFALL MARKS



BLACK AND WHITE VERTICAL STRIPES OR RED AND WHITE VERTICAL STRIPES

RHYTHMIC

TRANSITION MARKS

TOPMARK



MARK



SHAPE

OPTIONAL (SEE FOOTNOTE)

COLOUR

RED AND WHITE SPIRAL BANDS OR BLACK AND WHITE SPIRAL BANDS

QUARANTINE-GROUND MARKS



OPTIONAL (SEE FOOTNOTE)

YELLOW

OUTFALL AND SPOIL-GROUND MARKS

MARK



SHAPE

OPTIONAL (SEE FOOTNOTE)

COLOUR

YELLOW ABOVE AND BLACK BELOW

AREAS USED FOR NAVAL, MILITARY, OR AIR FORCE PRACTICE PURPOSES



OPTIONAL (SEE FOOTNOTE)

WHITE WITH BLUE CROSS (FOR INSCRIPTION SEE TEXT)

FOOTNOTE

SHAPE IS OPTIONAL AND THE ILLUSTRATIONS ARE TO BE REGARDED AS EXAMPLES ONLY THE ONLY DEFINITE REQUIREMENT IS THAT THE SHAPE ADOPTED SHALL NOT BE MISLEADING

DIAGRAMMES ILLUSTRANT, A TITRE D'EXEMPLE, QUELQUES MARQUES DE BALISAGE DÉFINIES DANS LE RÈGLEMENT

SIGNALISATION DES ÉPAVES

SYSTEME LATÉRAL BOUÉES

	Doit être laissée à bâbord	Peut être laissée d'un bord ou de l'autre	Doit être laissée à tribord
VOYANT			
MARQUE			
FORME	Cylindrique ou espar	Sphérique ou espar	Conique ou espar
COULEUR	Verte Couleur verte dominante, partie inférieure rouge	Verte Verte	Verte Couleur verte dominante, partie inférieure noire
FEU	 Vert à deux éclats	 Vert à occultations régulières	 Vert à trois éclats

BATEAUX

	Doit être laissé à bâbord	Peut être laissé d'un bord ou de l'autre	Doit être laissé à tribord
FORMES	Sphère surmontée d'un cylindre en ligne verticale	Quatre sphères disposées 2 par 2 selon deux lignes verticales	Deux sphères surmontées d'un cône pointe en haut, en ligne verticale
COULEUR	 de nuit Verte	 avec une inscription en blanc	 de nuit
FEU	Feux fixes verts placés, au point de vue de leur nombre et de leur disposition, comme les formes.		
CLOCHE	Deux coups	Quatre coups	Trois coups

SYSTEME CARDINAL

	N	E	S	W
VOYANT				
MARQUE				
FORME	Hourglass	Conique	Hourglass	Hourglass
COULEUR	Verte	Verte	Verte	Verte
FEU	 Vert à deux éclats	 Vert à trois éclats	 Vert à deux éclats	 Vert à deux éclats

USTR/
STRA

ENAL PA
MAIN

(9) R.

50c.



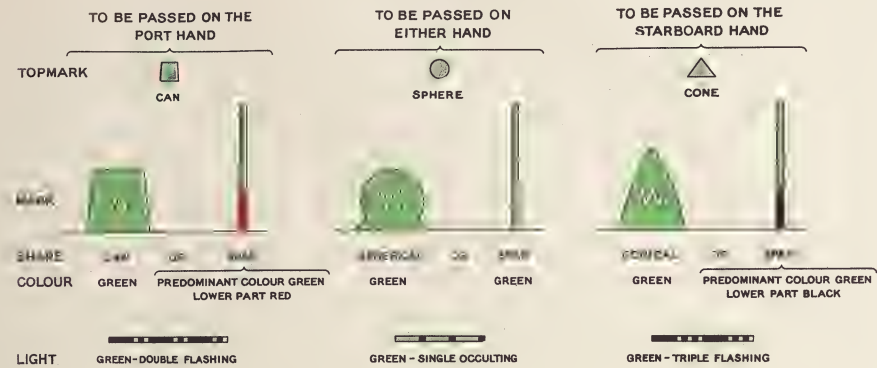
SECONDA

LOW IN TI
SECONDAI
LTERNATIVES

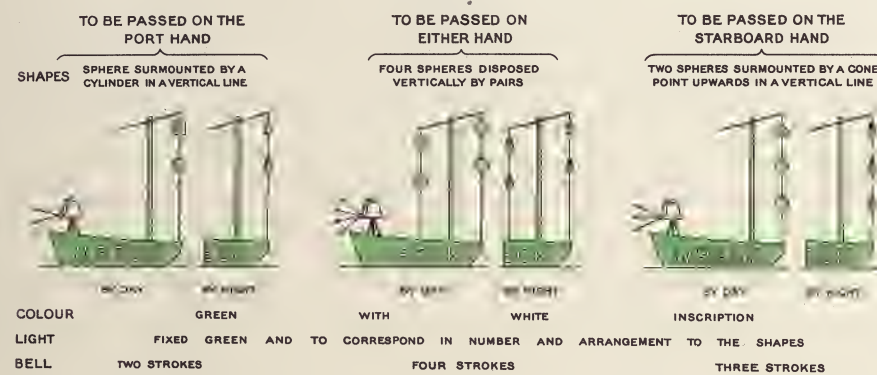
DIAGRAMS OF EXAMPLES ILLUSTRATING BUOYAGE MARKS DEFINED IN THE RULES

MARKING OF WRECKS

LATERAL SYSTEM BUOYS



VESSELS



CARDINAL SYSTEM

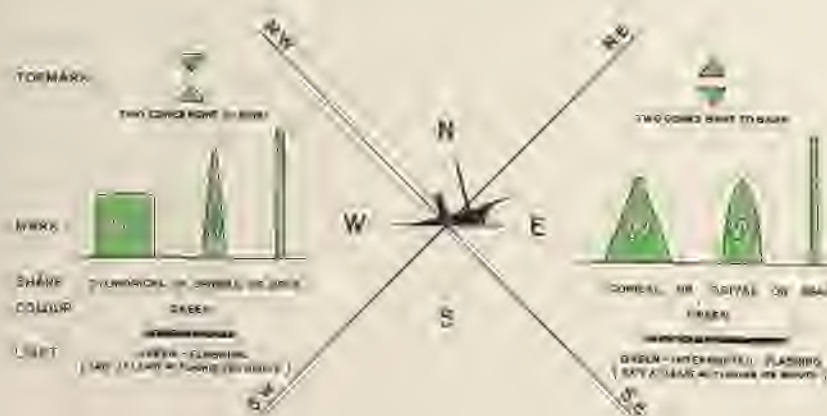


DIAGRAMME ILLUSTRANT UN SYSTEME UNIFORME DE BALISAGE LATÉRAL
DIAGRAM ILLUSTRATING A UNIFORM SYSTEM OF LATERAL BUOYAGE

