

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

4 ALBERT EMBANKMENT,
LONDON SE1 7SR

Telephone: 01-735 7611
Telegrams: INTERMAR-LONDON SE1
Telex: 23588



Sm, Circ.123/Rev.1
2 January 1986

IMO

Ref. T2/2.04

INTERNATIONAL PORT TRAFFIC SIGNALS

Taking into account that internationally standardized port traffic signals would be of great assistance to seafarers and enhance maritime safety, the Maritime Safety Committee at its fiftieth session approved the attached IALA/IAPH/PIANC recommendations for port traffic signals for circulation to Member Governments.

W/1805E

RECOMMANDATIONS POUR LES SIGNAUX REGISSANT LE TRAFIC PORTUAIRE

Jun 1982

RECOMMENDATIONS FOR PORT TRAFFIC SIGNALS

June 1982



Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM)
International Association of Lighthouse Authorities (IALA)

The International Association of Ports and Harbors (IAPH)



Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN)
Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC)

AIISM/IAPH/AIPCN

Recommandations pour les signaux régissant le trafic portuaire

Juin 1982

INTRODUCTION

Le seul accord international existant au sujet de l'unification des signaux régissant le trafic portuaire est l'Accord de Lisbonne d'octobre 1930, établi sous l'égide de la Société des Nations. Il fut signé par 14 pays et, en fin de compte, fut ratifié par peu d'entre eux.

Cet accord prévoit seulement des signaux de jour et de nuit très élémentaires, utilisant des feux et des marques de jour correspondant à la technologie de l'époque.

De l'avis des services de signalisation maritime et des ports, les signaux élémentaires de Lisbonne ne permettaient pas de satisfaire aux besoins de la navigation maritime moderne, utilisant des entrées de port complexes, parfois avec un trafic dense. Ceci conduisit les services concernés à concevoir des signaux qui leur sont propres, parfois fondés sur ceux de Lisbonne, d'autres fois non. Il en résulte une grande variété dans les signaux en service et le navigateur doit consulter nombre d'ouvrages de référence pour comprendre même les signaux les plus simples.

C'est pourquoi les 3 organisations internationales qui exercent une responsabilité dans le domaine des signaux régissant le trafic portuaire, à savoir:

1. l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AIISM)
2. l'Association Internationale des Ports et Havres (IAPH)
3. l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN)

décidèrent ensemble qu'il fallait revoir toute la question de ces signaux.

Elle créèrent ainsi, en 1974, un comité technique constitué de représentants des 3 organisations provenant de 17 pays, ayant pour mandat d'étudier non seulement les signaux régissant le trafic portuaire mais également les signaux de marée et ceux d'avis de coup de vent que traitait aussi l'Accord de Lisbonne.

Aidé d'un groupe de travail, le Comité termina ses travaux en septembre 1981 et se mit d'accord sur un ensemble de signaux régissant le trafic portuaire considérés comme capables de satisfaire les besoins modernes et faciles à se rappeler.

En ce qui concerne la révision des signaux d'avis de tempête, il apparut qu'elle était de la compétence de l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) et il fut demandé à cette organisation d'éviter dans l'avenir l'utilisation de signaux susceptibles d'être confondus avec les signaux régissant le trafic portuaire.

Au vu de la technologie moderne, il apparut également inutile de prévoir un ensemble uniforme de règles régissant les signaux de marée. Ceux de l'Accord de Lisbonne ont été largement remplacés par des affichages alphanumériques ou d'autres moyens directs d'indication de la profondeur d'eau.

Les trois organisations parrainant le Comité approuvèrent ses propositions et leurs membres sont invités à les utiliser.

IALA/IAPH/PIANC

Recommendations for port traffic signals

June 1982

INTRODUCTION

The only current international agreement on unification of Port Signals is the Lisbon Agreement of October 1930, drawn up under the auspices of the League of Nations. It was signed by 14 countries but finally ratified by very few of them.

This agreement provides only very basic day and night signals, using lights and day shapes to the standard of the technology of the time.

In the view of Lighthouse and Port Authorities, the basic Lisbon signals did not meet the needs of modern shipping, using complex port entrances, sometimes with heavy traffic. Thus, the Authorities concerned designed signals of their own, sometimes based on the Lisbon signals and sometimes not. This has led to a large variety of signals in use requiring the mariner to refer to many reference books to comprehend even the simplest signals.

Therefore, the 3 international organisations which have responsibility in the field of Port Signals namely:

1. International Association of Lighthouse Authorities (IALA);
2. International Association of Ports and Harbors (IAPH);
3. Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC);

jointly decided that the whole question of Port Signals should be reviewed.

Thus, in 1974, they set up a technical committee with representatives from all 3 organisations drawn from 17 countries to study not only Port Signals, but also Tidal and Gale Warning Signals which were also dealt with in the Lisbon Agreement.

The Committee, assisted by a working group, completed its task in September 1981, and agreed a set of Port Traffic Signals which were felt to be suitable to meet modern requirements and simple to memorise.

With regard to the revision of Gale Warning Signals, it was considered that this was within the province of the World Meteorological Organisation (WMO) and this organisation has been asked to avoid in future the use of signals which may be confused with Port Traffic Signals.

It was also decided that in the light of available modern technology, it was unnecessary to lay down a uniform set of rules for tidal signals. The signals provided in the Lisbon Agreement have largely been superseded by signals with alphanumeric displays or other direct means of indicating water depth.

The proposals of the Committee were endorsed by the 3 sponsoring organisations and are recommended for use by their members.

PRINCIPES DU SYSTÈME DE SIGNAUX RÉGISSANT LE TRAFIC PORTUAIRE

Il est prévu que les règles concernant les signaux régissant le trafic portuaire doivent être appliquées pour contrôler les mouvements dans les ports et leurs approches. Cependant, là où elles n'entraîneraient pas de conflit avec d'autres règles existantes, l'autorité compétente peut également les utiliser pour contrôler le trafic dans d'autres situations telles que aux écluses ou au passage de ponts mobiles. Au vu de la technologie moderne, on n'utilise que des feux.

Le fondement du système est qu'il y a :

- des messages principaux à présenter grâce à des signaux simples que le navigateur peut retenir facilement
- des informations complémentaires, par exemple dans les ports dont la configuration ou le trafic est complexe, qui peuvent être fournies par des signaux auxiliaires qui sont montrés en même temps que les principaux et dont la compréhension nécessite l'utilisation de documents nautiques.

Il peut se faire que, dans certains ports, un ou deux des messages et signaux principaux suffisent par exemple "Les navires ne doivent pas passer", "Les navires peuvent passer, trafic à double sens". Il peut également y avoir des cas où le seul message nécessaire est celui de "danger grave".

Dans les ports où les signaux sont utilisés, il faut que tout navire puisse respecter une instruction claire et explicite. Cela signifie que doit toujours être montré un signal ou un autre. Cependant, dans le cas d'un port où on n'utilise que le signal de "danger grave", il n'est pas nécessaire de montrer un signal dans les circonstances normales.

Dans de nombreuses situations, les messages ne seront pas les mêmes dans toutes les directions et le signal sera directionnel. Toutefois certains signaux peuvent être visibles sur tout l'horizon lorsqu'ils sont destinés simultanément à tous les navires. Tel peut être le cas des signaux 1, 2 et 4.

Le signal de "danger grave" doit être à éclats. Tous les autres signaux sont fixes ou à occultations lentes. Celles-ci seront particulièrement utiles lorsque l'observateur peut être gêné par le fond lumineux. Toutefois, dans un site donné on ne doit pas utiliser à la fois des feux fixes et des feux à occultations.

Le message principal comporte toujours 3 feux superposés. Cela permet au navigateur de reconnaître immédiatement qu'il s'agit d'un signal régissant le trafic portuaire et non d'une aide à la navigation. On a choisi de superposer les feux du message principal pour éviter les difficultés de parallaxe qui auraient pu apparaître avec les feux juxtaposés.

Dans certains cas, chaque navire ou groupe de navires doit recevoir des instructions spécifiques avant de passer et aucun autre navire ne doit passer. Dans de tels cas, on doit utiliser le Signal 5. Les instructions spécifiques aux navires ou navires en cause peuvent être fournies soit par un Signal auxiliaire, soit par tout autre moyen de communication tel que radio VHF, projecteur de signalisation ou bateau de police.

On a prévu un signal d'exemption susceptible d'être associé aux signaux 2 et 5 en vue de permettre aux navires naviguant hors du chenal principal de ne pas tenir compte du message principal.

Des messages auxiliaires peuvent être nécessaires pour compléter l'information fournie par le message principal. Le signal correspondant est ajouté en tant que de besoin, normalement à droite de la colonne portant le message principal; normalement il utilise seulement des feux blancs ou jaunes.

Là où on utilise tant les feux blancs que les feux jaunes pour les signaux auxiliaires, il faut être prudent; en effet, dans certaines conditions de visibilité, l'observateur peut avoir beaucoup de mal à déterminer si un feu est blanc ou jaune lorsque le signal ne comprend pas en même temps l'autre couleur.

THE PRINCIPLES OF THE SYSTEM OF PORT TRAFFIC SIGNALS

It is intended that the rules for Port Traffic Signals shall be followed to control traffic movements in ports and port approaches. However, where no other conflicting rules exist, the appropriate authority may also use them to control traffic in other situations: for instance at locks or movable bridges. In view of the availability of modern technology, only lights are used.

The basis of the system is that there are:

- Main messages, which should be displayed through simple signals easy for the mariner to commit to memory.
- Additional information, for instance for ports with a complex layout, or complicated traffic situation, which can be displayed through the use of auxiliary signals exhibited together with the main ones, the comprehension of which would need the use of nautical documents.

It may be that in some ports only one or two of the main messages and signals will suffice, for example "Vessels shall not proceed", "Vessels may proceed, two way traffic". There may also be cases where the only message needed is "serious emergency".

At ports where signals are used, every vessel must be able to follow a clear and explicit instruction. This means that a signal of some kind must always be displayed. However, in the case of a port where only the "serious emergency" signal is used, there is no need to display any signal in normal circumstances.

In many situations, messages will not be the same in every direction and the signals will be directional. Some signals, however, may be "all round" when intended for all vessels simultaneously. This can be true for signals 1, 2 and 4.

The "serious emergency" signal must be flashing. All other signals may be fixed, or slow occulting. Slow occulting will be particularly useful when background glare is a problem. However, in a given location, a mixture of fixed and occulting lights must not be used.

The main message always comprises 3 lights vertically disposed. This enables the mariner immediately to recognise it as being a Port Traffic Signal and not an aid to navigation. The vertical disposition of the lights in the Main Message was chosen, as horizontal disposition of lights can lead to problems of parallax when viewed from extreme angles.

In some cases, each vessel or special group of vessels must receive specific instructions to proceed and all other vessels must not proceed. In such cases, Signal 5 is to be used. The specific instructions to the relevant vessel or vessels may be given either by an Auxiliary Signal or by some other means of communication such as VHF radio, signal lamp or patrol boat.

An exemption message has been devised to accompany signals Nos 2 and 5 to permit vessels navigating outside the main channel to disregard the main message.

Auxiliary messages may be necessary to give information additional to that of the Main Message. The relevant signal is added as required, normally to the right of the column carrying the Main Message and normally utilising only white or yellow lights.

In places where both white and yellow lights are displayed as auxiliary signals, great care must be exercised as in certain conditions of visibility it is very difficult for the observer to decide whether a light is white or yellow when the other colour is not displayed simultaneously.

Bien que les signaux auxiliaires utilisent normalement des feux jaunes ou blancs, on peut, dans des cas exceptionnels, utiliser à cette fin des feux rouges ou verts. Ceci peut toutefois rendre plus difficile l'identification du signal principal. De plus, comme le rouge signifie "ne passez pas" et le vert "passez", l'affichage simultané de ces deux couleurs peut entraîner des confusions.

Les considérations précédentes ont conduit à formuler cinq règles et à mettre au point les messages et signaux suivants.

REGLES DES SIGNAUX REGISSANT LE TRAFIC PORTUAIRE

1. Le signal représentant pour le trafic le message principal doit toujours comprendre 3 feux superposés.
On ne doit ajouter aucun feu dans la colonne portant le message principal.
2. Les feux rouges signifient "Ne passez pas".
3. Les feux verts signifient "Passez sous réserve des conditions stipulées".
4. Un feu jaune unique à gauche de la colonne portant le message principal 2 ou 5, au niveau du feu supérieur, peut être utilisé pour indiquer que "les navires qui peuvent naviguer en sécurité hors du chenal principal n'ont pas besoin de respecter les prescriptions du message principal".
5. L'autorité locale compétente peut prévoir et concevoir des signaux auxiliaires au signal principal. De tels signaux auxiliaires devraient de préférence n'utiliser que des feux blancs et/ou jaunes et être montrés à droite de la colonne portant le message principal.

Although auxiliary signals normally use yellow or white lights, in exceptional cases, red or green lights may also be used for this purpose. However this may adversely affect the identification of the main signal. Furthermore, as red means "do not proceed" and green means "proceed", confusion might ensue if these two colours are displayed together.

The above considerations led to formulation of five rules and the development of the signals and messages as illustrated.






RULES FOR PORT TRAFFIC SIGNALS

1. The Main Movement message given by a Port Traffic Signal shall always comprise 3 lights vertically disposed.
No additional light shall be added to the column carrying the main message.
2. Red lights indicate "Do not Proceed".
3. Green lights indicate "Proceed, subject to the conditions stipulated".
4. A single yellow light displayed to the left of the column carrying main messages Nos. 2 or 5, at the level of the upper light, may be used to indicate that "Vessels which can safely navigate outside the main channel need not comply with the main message".
5. Signals auxiliary to the main signal may be devised by the appropriate Local Authority. Such auxiliary signals should employ only white and/or yellow lights and should be displayed to the right of the column carrying the main message.

SIGNAUX REGISSANT LE TRAFIC PORTUAIRE RECOMMANDES
RECOMMENDED PORT TRAFFIC SIGNALS



MESSAGE PRINCIPAL

MAIN MESSAGE

<p>Danger grave — tous les navires doivent s'arrêter ou se dérouter en fonction des instructions reçues.</p>	<p>1 A éclats  Flashing</p>	<p>Serious emergency — all vessels to stop or divert according to instructions.</p>
<p>Les navires ne doivent pas passer</p>	<p>2 </p>	<p>Vessels shall not proceed</p>
<p>Les navires peuvent passer — Trafic à sens unique</p>	<p>3 lentes  occultations</p>	<p>Vessels may proceed. One way traffic</p>
<p>Les navires peuvent passer — Trafic à double sens</p>	<p>4 Fixe ou à occultations  lentes</p>	<p>Vessels may proceed. Two way traffic</p>
<p>Un navire ne peut passer que s'il a reçu les instructions spéciales l'y autorisant</p>	<p>5 </p>	<p>A vessel may proceed only when it has received specific orders to do so</p>

SIGNAUX ET MESSAGES D'EXEMPTION

EXEMPTION SIGNALS AND MESSAGES

<p>Les navires ne doivent pas passer. Toutefois les navires qui naviguent hors du chenal principal n'ont pas à respecter le message principal.</p>	<p>2a lentes  occultations</p>	<p>Vessels shall not proceed, except that vessels which navigate outside the main channel need not comply with the main message.</p>
<p>Un navire ne peut passer que s'il a reçu les instructions spéciales l'y autorisant. Toutefois les navires qui naviguent hors du chenal principal n'ont pas à respecter le message principal.</p>	<p>5a Fixe ou à occultations  lentes</p>	<p>A vessel may proceed only when it has received specific orders to do so; except that vessels which navigate outside the main channel need not comply with the main message.</p>

SIGNAUX AUXILIAIRES

AUXILIARY SIGNALS

Des signaux auxiliaires peuvent être ajoutés en tant que de besoin; ils sont normalement placés à droite de la colonne portant le message principal et n'utilisent normalement que des feux blancs ou jaunes.

De tels signaux auxiliaires peuvent, par exemple, être ajoutés au message n° 5 pour donner des informations sur la situation du trafic en direction opposée ou être utilisés pour indiquer qu'une drague travaille dans le chenal.

Auxiliary signals can be added, as required, normally to the right of the column carrying the main message and normally utilising only white or yellow lights.

Such auxiliary signals could, for example, be added to message n° 5 to give information about the situation of traffic in the opposite direction, or to warn of a dredger operating in the channel.

**Publié par:
Published by:**

**Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM)
International Association of Lighthouse Authorities (IALA)**

**13, rue Yvon Villarceau
75116 PARIS
France**

The International Association of Ports and Harbors (IAPH)

**Kotohira-Kaikan Bldg
2-8, Toranomon, 1-chome
Minato-ku, TOKYO 105
Japan**

**Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN)
Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC)**

**Résidence Palace
Quartier Jordaens
Rue de la Loi 155
1040 BRUXELLES
Belgique**