

5.1 MARCAS LATERALES.-

El sistema lateral habilita el balizamiento de canales navegables en ríos, rías, zonas de aguas someras y bocanas de puertos.

Color y Forma.- Las marcas laterales son **verdes o rojas** y deberán tener **cónica o cilíndrico**. Sin embargo, cuando no puedan identificarse por la forma, deberán estar provistas, siempre que sea posible, de la marca de tope adecuada: forma del tope **cónica para las marcas de estribor** y forma del tope **cilíndrica para las marcas de babor**. Su fase podrá ser cualquiera que no sea la marca de bifurcación.

Ordenación numérica o alfabética: si las marcas de los márgenes de un canal están ordenadas mediante números o letras, la sucesión numérica o alfabética seguirá el sentido convencional del balizamiento, es decir numeradas desde el mar. El protocolo para la numeración, especialmente en vías navegables confinadas deberá ser: números pares para las rojas y números impares para las verdes.

Sincronización: si se considera apropiado, se pueden utilizar luces sincronizadas (todas emiten destellos de manera simultánea), o luces secuenciadas (emiten destellos una tras otra) , o una combinación de ambas.

5.2 MARCAS CARDINALES.-

Las marca cardinales y su uso son las mismas para la Región A y la Región B.

Utilización de las Marcas Cardinales. Una marca cardinal puede ser utilizada, por ejemplo

- Para indicar que las aguas más profundas en esa zona, se encuentran en el cuadrante correspondiente al nombre de la marca.
- Para indicar el lado por el que se ha de pasar para salvar un peligro.
- Para llamar la atención sobre una configuración especial de un canal, tal como un recodo o una confluencia, una bifurcación o el extremo de un bajo fondo.
- Antes de establecer demasiadas marcas cardinales en un área o vía navegable, las autoridades competentes deberán analizarlo detenidamente ya que sus luces blancas pueden dar lugar a confusión con otras marcas de características similares.

La marca de tope, formada por **dos conos superpuestos**, es la característica diurna de toda marca cardinal. Deberá utilizarse siempre que se pueda y será del mayor tamaño posible con una clara separación entre los dos conos.

5.3 MARCAS DE PELIGRO AISLADO.-

Una marca de peligro aislado es una marca colocada o fondeada sobre un peligro a cuyo alrededor las aguas son navegables.

Deben pasarse a una distancia prudencia, preferiblemente, a sotavento de la marca, sobre todo si las condiciones meteorológicas son adversas.

Su **forma será a elegir** pero sin que pueda prestarse a confusión con las marcas laterales y son preferibles las formas de castillete y, sobre todo, espeque.

La marca de tope es la característica diurna más importante de toda marca de peligro aislado; deberá utilizarse siempre que se pueda y será del mayor tamaño posible, con una clara separación entre las dos esferas.

5.4 MARCAS DE AGUAS NAVEGABLES.-

Las marcas de aguas navegables sirven para indicar que las aguas son navegables alrededor de la marca. Estas marcas están también rodeadas de aguas navegables, pero no señalan ningún peligro.

El ritmo de la luz de una marca de aguas navegables puede utilizarse para indicar el mejor lugar de paso bajo un puente.

5.5 MARCAS ESPECIALES.-

Algunos ejemplos de Marcas especiales serían:

Marcas de un “Sistema de adquisición de datos oceanográficos” (SADO)

Marcas de separación de tráfico donde el balizamiento convencional del canal puede prestarse a confusión.

Marcas indicadores de vertederos.

Marcas indicadoras de zonas de ejercicios militares.

Marcas para indicar la presencia de cables o conductos.

Marcas para indicar las zonas reservadas al recreo.

Marcas para indicar los límites de un área de fondeo.

Marcas para indicar estructuras como instalaciones de energía renovable alejadas de la costa.

Marcas para indicar instalaciones de acuicultura.

5.6 PELIGROS NUEVOS.-

La expresión “peligro nuevo” se utiliza para designar peligros descubiertos recientemente que aún no figuran en las publicaciones náuticas.

Los peligros nuevos comprenden los obstáculos naturales, como bancos de arena o escollos y los peligros resultantes de la acción del hombre, como los naufragios.

Señalización de peligro nuevo: Los peligros nuevos serán balizados utilizando Marcas Laterales, Cardinales, de Peligro Aislado o mediante el uso de una boya de Emergencia o Naufragio.

Si la autoridad considera que el riesgo para la navegación es especialmente elevado, deberá duplicarse al menos una de las señales. Toda marca duplicada será idéntica a su pareja en todos sus aspectos.

Si se utiliza una marca lateral luminosa para este fin, la característica de la luz será Very Quick (VQ) o Quick (Q).

Un peligro nuevo puede ser señalizado con una baliza “racon” codificada con la letra Morse “D” (D= manténgase separado de mi).

Además, puede ser señalizado por otros medios electrónicos como los Sistemas de Identificación Automática como Ayudas a la Navegación (SIA/AIS como Aton).

Un peligro nuevo puede señalizarse solamente con Ayudas a la Navegación virtuales o combinando éstas con las ayudas a la navegación físicas.

La marca de peligro nuevo puede retirarse cuando la autoridad competente considere que la información concerniente a este nuevo peligro ha sido suficientemente difundida o que el peligro ha desaparecido.