

**MARINHA DO BRASIL
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS**

**CONVENÇÃO SOBRE O REGULAMENTO
INTERNACIONAL PARA EVITAR
ABALROAMENTOS NO MAR, 1972**

INCORPORANDO AS ALTERAÇÕES ADOTADAS PELAS RESOLUÇÕES
A.464 (XII), A.626 (15), A.678 (16), A.736 (18), A.910 (22) e A. 1004 (25)

(RIPEAM-72)

RIO DE JANEIRO
2011

1ª edição 1982
1ª reimpressão 1984
2ª reimpressão 1987
3ª reimpressão 1989
2ª edição 1989
3ª edição 1991
1ª reimpressão 1991
4ª edição 1992
1ª reimpressão 1993
2ª reimpressão 1994
3ª reimpressão 1995
4ª reimpressão 1996
5ª edição 2003
2.000 exemplares
6ª edição 2004
1.300 exemplares
7ª edição 2007
2.000 exemplares
8ª edição 2008
1.250 exemplares
9ª edição 2010
2.000 exemplares
10ª edição 2011
5.000 exemplares

Fotos: Arquivo/ Diretoria de Portos e Costa e Agência Vale

**MARINHA DO BRASIL
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS**

***CONVENTION ON THE INTERNATIONAL
REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA, 1972***

INCORPORATING AMENDMENTS ADOPTED BY RESOLUTIONS
A.464 (XII), A.626 (15), A.678 (16), A.736 (18), A.910(22) and A.1004(25)
(COLREG-72)

RIO DE JANEIRO
2011

Ist edition 1982
Ist reprinting 1984
2nd reprinting 1987
3rd reprinting 1989
2nd edition 1989
3rd edition 1991
Ist reprinting 1991
4th edition 1992
Ist reprinting 1993
2nd reprinting 1994
3rd reprinting 1995
4th reprinting 1996
5th edition 2003
2.000 copies
6th edition 2004
1.300 copies
7th edition 2007
2.000 copies
8th edition 2008
1.250 copies
9th edition 2010
2.000 copies
10th editon 2011
5.000 copies

PREÂMBULO

A “Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar” (COLREG), conhecida no Brasil como “RIPEAM”, foi adotada na IMO em 20/10/1972 e entrou em vigor, internacionalmente, em 15/07/1977.

O RIPEAM/COLREG é composto de 38 regras, 4 anexos e incorpora as emendas de 1981, 1987, 1989, 1993, 2001 e 2007.

Uma das principais inovações do RIPEAM/COLREG 1972 foi o reconhecimento dado aos esquemas de separação de tráfego (TSS), por meio da Regra 10, onde há orientação para velocidade segura, risco de abalroamento e condução do navio operando em, ou próximo de, esquemas de separação de tráfego (TSS).

A Regra 1 determina que as regras se aplicam a todos os navios em alto-mar e em quaisquer águas navegáveis que levem para o alto-mar.

A Regra 2 cobre a responsabilidade do Comandante, Armador, Proprietário e Tripulação, pelo cumprimento das Regras.

ADVERTÊNCIA

“A tradução do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972 (RIPEAM), foi efetuada com a autorização da Organização Marítima Internacional (IMO). A IMO, entretanto, não aceitará qualquer responsabilidade pela tradução para o Português e, em caso de dúvida, deverá prevalecer o texto em Inglês da publicação oficial da IMO”.

SUMÁRIO

DECRETO Nº 80.068 - de 2 de agosto de 1977 - Promulga a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972.....	11
CONVENÇÃO SOBRE O REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972.....	12
REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972.....	22
PARTE A - GENERALIDADES.....	22
REGRA 1 - Aplicação.....	22
REGRA 2 - Responsabilidade.....	22
REGRA 3 - Definições Gerais.....	24
PARTE B - REGRAS DE GOVERNO E DE NAVEGAÇÃO.....	28
SEÇÃO I - CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM QUALQUER CONDIÇÃO DE VISIBILIDADE.....	28
REGRA 4 - Aplicação.....	28
REGRA 5 - Vigilância.....	28
REGRA 6 - Velocidade de Segurança.....	28
REGRA 7 - Risco de Abalroamento.....	30
REGRA 8 - Manobras Para Evitar Abalroamento.....	30
REGRA 9 - Canais Estreitos.....	32
REGRA 10 - Esquemas de Separação de Tráfego.....	34
SEÇÃO II - CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES NO VISUAL UMA DA OUTRA....	38
REGRA 11 - Aplicação.....	38
REGRA 12 - Embarcações a Vela.....	38
REGRA 13 - Ultrapassagem.....	38
REGRA 14 - Situação de Roda a Roda.....	40
REGRA 15 - Situação de Rumos Cruzados.....	40
REGRA 16 - Ação da Embarcação Obrigada a Manobrar.....	40
REGRA 17 - Ação da Embarcação que tem Preferência.....	40
REGRA 18 - Responsabilidade entre Embarcações.....	42
SEÇÃO III – CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM VISIBILIDADE RESTRITA...	44
REGRA 19 - Condução de Embarcações em Visibilidade Restrita.....	44
PARTE C - LUZES E MARCAS.....	46
REGRA 20 - Aplicação.....	46

REGRA 21 - Definições.....	46
REGRA 22 - Visibilidade das Luzes.....	48
REGRA 23 - Embarcação de Propulsão Mecânica em Movimento.....	48
REGRA 24 - Rebocando e Empurrando.....	50
REGRA 25 - Embarcações a Vela em Movimento e Embarcações a Remo.....	52
REGRA 26 - Embarcações de Pesca.....	54
REGRA 27 - Embarcações sem Governo ou com Capacidade de Manobra Restrita.....	56
REGRA 28 - Embarcações Restritas devido ao seu Calado.....	58
REGRA 29 - Embarcações de Praticagem.....	58
REGRA 30 - Embarcações Fundeadas ou Encalhadas.....	60
REGRA 31 - Hidroaviões.....	60
PARTE D - SINAIS SONOROS E LUMINOSOS.....	62
REGRA 32 - Definições.....	62
REGRA 33 - Sinais Sonoros.....	62
REGRA 34 - Sinais de Manobra e Sinais de Advertência.....	62
REGRA 35 - Sinais Sonoros em Visibilidade Restrita.....	64
REGRA 36 - Sinais Para Chamar a Atenção.....	68
REGRA 37 - Sinais de Perigo.....	68
PARTE E - ISENÇÕES.....	70
REGRA 38 - Isenções.....	70
ANEXOS	
I - Posicionamento e Detalhes Técnicos de Luzes e Marcas.....	72
II - Sinais Adicionais para Embarcações de Pesca Pescando Muito Próximas Uma das Outras.....	86
III - Detalhes Técnicos de Aparelhos de Sinalização Sonora.....	88
IV- Sinais de Perigo.....	94

Obs.: Os três quadros em apêndice não fazem parte da COLREG - 72 servindo apenas para visualização prática.

PREAMBLE

The “Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea” (COLREG), known in Brazil as “RIPEAM”, has been adopted at IMO on 20 October 1972 and entered into force, internationally, on 15 July 1977.

COLREG/RIPEAM is composed of 38 regulations, 4 annexes and 6 amendments 1981, 1987, 1989, 1993, 2001 and 2007.

One of the chief innovations of COLREG/RIPEAM, 1972, has been the recognition given to the traffic separation schemes (TSS), through Regulation 10, where there is a guidance concerning safe speed, risk of collision and how to conduct the vessel when operating in, or near, traffic separation schemes (TSS).

Regulation 1 prescribes that the regulations shall apply to all vessel upon the high seas and in any navigable waters leading to high seas.

Regulation 2 covers the responsibility of the Master, Shipowner and Crew of the vessel for complying with the Regulations.

DISCLAIMER

“The translation of the Convention on International Regulations of Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG), has been done with the agreement of the International Maritime Organization (IMO). IMO does not, however, accept any responsibility for the Portuguese translation and, in case of doubt, the text of the official English IMO publication shall prevail”.

TABLE OF CONTENTS

<i>CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972</i>	13
<i>INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972</i>	23
<i>PART A GENERAL</i>	
<i>RULE 1 Application</i>	23
<i>RULE 2 Responsibility</i>	23
<i>RULE 3 General Definitions</i>	25
<i>PART B STEERING AND SAILING RULES</i>	
<i>SECTION I CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION OF VISIBILITY</i>	
<i>RULE 4 Application</i>	29
<i>RULE 5 Look-Out</i>	29
<i>RULE 6 Safe Speed</i>	29
<i>RULE 7 Risk of Collision</i>	31
<i>RULE 8 Action to avoid Collision</i>	31
<i>RULE 9 Narrow Channels</i>	33
<i>RULE 10 Traffic Separation Schemes</i>	35
<i>SECTION II CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER</i>	
<i>RULE 11- Application</i>	39
<i>RULE 12 Sailing Vessels</i>	39
<i>RULE 13 Overtaking</i>	39
<i>RULE 14 Head-on Situation</i>	41
<i>RULE 15 Crossing Situation</i>	41
<i>RULE 16 Action by Give-way Vessel</i>	41
<i>RULE 17 Action by Stand-on Vessel</i>	41
<i>RULE 18 Responsibilities between Vessels</i>	43
<i>SECTION III CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY</i>	
<i>RULE 19 Conduct of Vessels in Restricted Visibility</i>	45
<i>PART C LIGHTS AND SHAPES</i>	
<i>RULE 20 Application</i>	47
<i>RULE 21 Definitions</i>	47
<i>RULE 22 Visibility of Lights</i>	49

<i>RULE 23 Power-driven Vessels underway</i>	49
<i>RULE 24 Towing and Pushing</i>	51
<i>RULE 25 Sailing Vessels underway and Vessels under Oars</i>	53
<i>RULE 26 Fishing Vessels</i>	55
<i>RULE 27 Vessels not under Command or Restricted in their Ability to Manoeuvre</i>	57
<i>RULE 28 Vessels Constrained by their Draught</i>	59
<i>RULE 29 Pilot Vessels</i>	59
<i>RULE 30 Anchored Vessels and Vessels Aground</i>	61
<i>RULE 31 Seaplanes</i>	61
 <i>PART D SOUND AND LIGHT SIGNALS</i>	
 <i>RULE 32 Definitions</i>	 63
<i>RULE 33 Equipment for Sound Signals</i>	63
<i>RULE 34 Manoeuvring and Warning Signals</i>	63
<i>RULE 35 Sound Signals in restricted Visibility</i>	65
<i>RULE 36 Signals to attract Attention</i>	69
<i>RULE 37 Distress Signals</i>	69
 <i>PART E EXEMPTIONS</i>	
 <i>RULE 38 Exemptions</i>	 71
 <i>ANNEX</i>	
 <i>I POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS OF LIGHTS AND SHAPES</i>	
	73
<i>II ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY</i>	
	87
<i>III TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES</i>	
	89
<i>IV DISTRESS SIGNALS</i>	
	95

DECRETO Nº 80.068 - de 02 de agosto de 1977

Promulga a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972.

O Presidente da República,

Havendo o Congresso Nacional aprovado, pelo Decreto Legislativo nº 77, de 31 de outubro de 1974, a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, celebrada em Londres a 20 de outubro de 1972;

Havendo o instrumento brasileiro de ratificação sido depositado junto à Organização Marítima Consultiva Intergovernamental, em 26 de novembro de 1974; e

Havendo a referida Convenção entrado em vigor de conformidade com o Artigo IV, de 15 julho de 1977;

Decreta que a Convenção, apensa por Cópia ao presente Decreto, seja executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

Brasília, 02 de agosto de 1977; 156º da Independência e 80º da República.

ERNESTO GEISEL
Antônio Francisco Azeredo da Silveira

O Decreto acima mencionado foi publicado no D.O.U. de 01/09/1977 e retificado pelo Decreto nº 81.638 de 09/05/1978, publicado no D.O.U. de 10/05/1978.

CONVENÇÃO SOBRE O REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972

As Partes da presente Convenção;

DESEJANDO manter um alto nível de segurança no mar;

ATENTAS à necessidade de revisão e atualização do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar anexo ao Ato Final da Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960;

HAVENDO CONSIDERADO esse Regulamento à luz dos desenvolvimentos desde a sua aprovação.

ACORDARAM como segue:

ARTIGO I

Obrigações Gerais

As Partes da presente Convenção se comprometem a levar a efeito as Regras e outros Anexos que constituem o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, (a seguir referido como “o Regulamento”) anexo à presente.

ARTIGO II

Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão

1. A presente Convenção permanecerá aberta para assinatura até 1º de junho de 1973, após o que permanecerá aberta para adesão.
2. Estados-Membros das Nações Unidas, ou de qualquer das Agências Especializadas, ou a Agência Internacional de Energia Atômica, ou Partes do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, podem tornar-se Partes da presente Convenção através de:
 - a) assinatura sem reservas para ratificação, aceitação ou aprovação;
 - b) assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
 - c) adesão.
3. A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão será efetivada pelo depósito de um instrumento pertinente junto à Organização Marítima Internacional (a seguir referida como “a

CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972, AS AMENDED

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea,

MINDFUL of the need to revise and bring up to date the International Regulations for Preventing Collisions at Sea annexed to the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960,

HAVING CONSIDERED those Regulations in the light of developments since they were approved,

HAVE AGREED as follows:

Article I

General obligations

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, (hereinafter referred to as “the Regulations”) attached hereto.

Article II

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Convention shall remain open for signature until 1 June 1973 and shall thereafter remain open for accession.
2. States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (hereinafter referred to as “the

Organização”) que informará aos Governos dos Estados que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram, sobre o depósito de cada instrumento e a data desse depósito.

ARTIGO III

Aplicação Territorial

1. As Nações Unidas, nos casos em que elas forem a autoridade administrativa de um território, ou qualquer Parte Contratante responsável pelas relações internacionais de um território, podem, em qualquer época, através de notificação escrita dirigida ao Secretário-Geral da Organização (a seguir referido como “o Secretário-Geral”), estender a aplicação da presente Convenção a esse território.
2. A presente Convenção se estenderá, a partir da data do recebimento da notificação ou de outra data especificada na notificação, ao território pertinente.
3. Qualquer notificação feita de acordo com o parágrafo 1 deste Artigo pode ser retirada com relação a qualquer território mencionado nessa notificação e a extensão desta Convenção a esse território cessará sua aplicação após um ano ou período maior, conforme pode ser especificado na ocasião da retirada.
4. O Secretário-Geral informará a todas as Partes Contratantes sobre a notificação de qualquer extensão ou retirada de qualquer extensão comunicada de acordo com este Artigo.

ARTIGO IV

Entrada em Vigor

1. (A) A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data em que pelo menos 15 Estados, cujas frotas mercantes conjuntas venham a constituir pelo menos 65% do número ou da arqueação da frota mundial de embarcações de arqueação bruta igual ou superior a 100, se tornarem Partes da mesma, prevalecendo destas duas a condição que primeiro for alcançada.

(b) Não obstante as provisões do subparágrafo (a) deste parágrafo, a presente Convenção não entrará em vigor antes de 1º de janeiro de 1976.
2. A entrada em vigor para Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem ou adiram a esta Convenção de acordo com o Artigo II, após as condições estabelecidas no subparágrafo 1 (a) terem sido satisfeitas e antes da Convenção haver entrado em vigor, será na data de entrada em vigor da Convenção.
3. A entrada em vigor para Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem ou adiram, após a data na qual esta Convenção entrar em vigor, será na data de depósito de um instrumento de acordo com o Artigo II.
4. Após a data de entrada em vigor de uma emenda a esta Convenção de acordo com o parágrafo 4 do Artigo VI, qualquer ratificação, aceitação, aprovação ou adesão se aplicará à Convenção como emendada.

Organization”) which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

Article III

Territorial application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory, may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as “the Secretary-General”), extend the application of this Convention to such a territory.
2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.
3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.
4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this article.

Article IV

Entry into force

1.
 - (a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65% by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over, have become Parties to it, whichever is achieved first.
 - (b) Notwithstanding the provisions in subparagraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.
2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with article II after the conditions prescribed in subparagraph 1(a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.
3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with article II.
4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 4 of article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.

5. Na data de entrada em vigor desta Convenção, o Regulamento substitui e anula o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1960.
6. O Secretário-Geral informará aos Governos dos Estado que assinaram ou aderiram a esta Convenção sobre a data de sua entrada em vigor.

ARTIGO V

Conferência para Revisão

1. A Organização poderá convocar uma Conferência para o propósito de revisão desta Convenção ou do Regulamento ou ambos.
2. A Organização convocará uma Conferência das Partes Contratantes para o propósito de revisão desta Convenção ou do Regulamento ou de ambos, a requerimento de pelo menos um terço das Partes Contratantes.

ARTIGO VI

Emendas ao Regulamento

1. Qualquer emenda ao Regulamento proposta por uma Parte Contratante será considerada na Organização a pedido desta Parte.
2. Caso seja adotada por maioria de dois terços dos votantes presentes no Comitê de Segurança Marítima da Organização, tal emenda será comunicada a todas as Partes Contratantes e Membros da Organização, pelo menos seis meses antes da sua consideração pela Assembléia da Organização. Qualquer Parte Contratante que não seja Membro da Organização terá direito à participação quando da consideração da emenda pela Assembléia.
3. Caso seja adotada por maioria de dois terços dos votantes presentes na Assembléia, a emenda será comunicada pelo Secretário-Geral a todas Partes Contratantes, para sua aceitação.
4. Tal emenda entrará em vigor em data a ser determinada pela Assembléia por ocasião de sua adoção, a não ser que, em data anterior à determinada pela Assembléia, à mesma ocasião, mais de um terço das Partes Contratantes notifiquem a Organização sobre suas objeções à emenda. O estabelecimento pela Assembléia das datas a que se refere o mesmo parágrafo será feito por maioria de dois terços dos votantes presentes à mesma.
5. Toda emenda, ao entrar em vigor, substituirá e anulará qualquer provisão anterior à qual se refira, para todas as partes Contratantes que não apresentarem objeções à emenda.
6. O Secretário-Geral informará todas as Partes Contratantes e Membros da Organização sobre qualquer demanda e comunicação, de acordo com o presente Artigo, bem como sobre a data em que qualquer emenda entrará em vigor.

5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.
6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

Article V

Revision conference

1. A conference for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a conference of Contracting Parties for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both at the request of not less than one third of the Contracting Parties.

Article VI

Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.
2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.
3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.
4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.
5. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers.
6. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this article and the date on which any amendment enters into force.

ARTIGO VII

Denúncia

1. A presente Convenção poderá ser denunciada por uma Parte Contratante em qualquer época, após decorridos cinco anos a partir da data em que a Convenção houver entrado em vigor para esta Parte.
2. A denúncia será efetivada mediante o depósito de um instrumento pertinente na Organização. O Secretário-Geral informará a todas as demais Partes Contratantes sobre o recebimento do instrumento de denúncia e sobre a data de seu depósito.
3. Uma denúncia terá efeito por um ano, ou período maior que poderá ser especificado no instrumento, após o seu depósito.

ARTIGO VIII

Depósito e Registro

1. A presente Convenção e o Regulamento serão depositados na Organização, e o Secretário-Geral expedirá cópias autênticas certificadas dos mesmos a todos os Governos de Estados que tenham assinado esta Convenção ou a ela aderido.
2. Quando da entrada da presente Convenção em vigor, seu texto será transmitido pelo Secretário-Geral ao Secretariado das Nações Unidas, para registro e publicação de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO IX

Idiomas

A presente Convenção é instituída, juntamente com o Regulamento, em um único exemplar redigido nos idiomas inglês e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Serão preparadas e depositadas, juntamente com o original assinado, traduções oficiais nos idiomas russo e espanhol.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os abaixo-assinados., devidamente autorizados para tanto, por seus respectivos Governos, assinaram a presente Convenção.

CONCLUÍDO EM LONDRES, aos vinte de outubro de mil novecentos e setenta e dois.

* A Lista de assinaturas não é reproduzida.

Article VII

Denunciation

1. The present Convention may be denounced by a Contracting Party at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization. The Secretary-General shall inform all other Contracting Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument, after its deposit.

Article VIII

Deposit and registration

1. The present Convention and the Regulations shall be deposited with the Organization, and the Secretary-General shall transmit certified true copies thereof to all Governments of States that have signed this Convention or acceded to it.
2. When the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article IX

Languages

The present Convention is established, together with the Regulations, in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this twentieth day of October one thousand nine hundred and seventy-two.

* Signatures omitted.

**REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA
EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR**

***INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA***

REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972

PARTE A - GENERALIDADES

REGRA 1

Aplicação

- (a) Estas Regras se aplicarão a todas as embarcações em alto mar e em todas as águas a este ligadas, navegáveis por navios de alto-mar.
- (b) Nenhuma disposição destas Regras deve prejudicar o cumprimento de disposições de regras especiais baixadas pela autoridade competente sobre navegação nos ancoradouros, portos, rios, lagos ou vias de navegação interior ligadas ao alto mar e navegáveis por navios de alto-mar. Tais regras especiais deverão ser, tanto quanto possível, concordantes com as presentes Regras.
- (c) Nenhuma disposição destas Regras deve prejudicar o cumprimento de disposições de quaisquer regras especiais baixadas pelo Governo de qualquer Estado, referentes às luzes adicionais de posição ou sinalização, marcas ou sinais adicionais de apito para navios de guerra ou embarcações navegando em comboio, ou referente às luzes adicionais de posição ou sinalização, ou marcas para embarcações de pesca engajadas na pesca em flotilha. Estas luzes adicionais de posição ou sinalização, marcas ou sinais sonoros adicionais serão, tanto quanto possível, tais que não possam ser confundidos com qualquer luz, marca ou sinal autorizado em qualquer parte destas Regras.
- (d) A Organização poderá adotar esquemas de separação de tráfego para atender ao propósito destas Regras.
- (e) Sempre que o Governo interessado houver determinado que uma embarcação de construção especial ou destinada a fins especiais não possa cumprir iteiramente as disposições de quaisquer destas Regras, no que se refere ao número, posição, alcance ou setor de visibilidade de luzes ou marcas, bem como ao posicionamento e características de equipamentos de sinalização sonora, tal embarcação deverá obedecer a outras disposições referentes ao número, posição, alcance ou setor de visibilidade de luzes ou marcas, bem como posicionamento e características de equipamentos de sinalização sonora, como houver sido determinado por aquele Governo, tão próximo quanto possível das disposições destas regras, para essa embarcação.

REGRA 2

Responsabilidade

- (a) Nada nestas Regras dispensará qualquer embarcação ou seu proprietário, seu comandante ou sua tripulação das consequências de qualquer negligência no cumprimento destas Regras ou na negligência de qualquer precaução reclamada ordinariamente pela prática marinha ou pelas circunstâncias especiais do caso.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972, AS AMENDED

PART A – GENERAL

Rule 1

Application

- (a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.
- (b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.
- (c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized elsewhere under these Rules.
- (d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.
- (e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

Rule 2

Responsibility

- (a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

- (b) Ao interpretar e cumprir estas Regras, deverão ser levados na devida conta todos os perigos à navegação e de colisão e todas as circunstâncias especiais, inclusive as limitações das embarcações envolvidas, os quais poderão tornar um afastamento destas Regras necessário para evitar perigo imediato.

REGRA 3

Definições Gerais

Para o propósito destas Regras, exceto onde o texto o indique de modo diferente:

- (a) A palavra “embarcação” designa qualquer tipo de embarcação, inclusive embarcações sem calado, naves de vôo rasante e hidroaviões utilizados ou capazes de serem utilizados como meio de transporte sobre a água.
- (b) O termo “embarcação de propulsão mecânica” designa qualquer embarcação movimentada por meio de máquinas ou motores.
- (c) O termo “embarcação a vela” designa qualquer embarcação sob vela desde que sua máquina de propulsão, se houver, não esteja em uso.
- (d) O termo “embarcação engajada na pesca” designa qualquer embarcação pescando com redes, linhas, redes de arrasto ou qualquer outro equipamento de pesca que restringe sua manobrabilidade, mas não inclui uma embarcação pescando de corrico ou com outros equipamentos de pesca que não restringem sua manobrabilidade.
- (e) A palavra “hidroavião” designa qualquer aeronave projetada para manobra sobre a água.
- (f) O termo “embarcação sem governo” designa uma embarcação que, por alguma circunstância excepcional, se encontra incapaz de manobrar como determinado por estas Regras e, portanto, está incapacitada de se manter fora da rota de outra embarcação.
- (g) O termo “embarcação com capacidade de manobra restrita” designa uma embarcação que, devido à natureza de seus serviços, se encontra restrita em sua capacidade de manobrar como determinado por estas Regras e, portanto, está incapacitada de se manter fora da rota de outra embarcação.
O termo “embarcação com capacidade de manobra restrita” compreende, mas não se limita aos seguintes casos:
- (i) as embarcações engajadas em serviços de colocação, manutenção ou retirada de sinais de navegação, cabos ou tubulações submarinas;
 - (ii) as embarcações engajadas em serviços de dragagem, levantamentos hidrográficos ou oceanográficos ou trabalhos submarinos;
 - (iii) as embarcações engajadas em reabastecimento ou transferência de pessoas, provisões ou carga em viagem;
 - (iv) as embarcações engajadas em lançamentos ou recolhimentos de aeronaves;
 - (v) as embarcações engajadas em operações de remoção de minas;
 - (vi) as embarcações engajadas em operação de reboque, que, por natureza, dificilmente permitem ao rebocador e a seu reboque desviarem-se do seu rumo.

- (b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

Rule 3

General definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

- (a) The word *vessel* includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.
- (b) The term *power-driven vessel* means any vessel propelled by machinery.
- (c) The term *sailing vessel* means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.
- (d) The term *vessel engaged in fishing* means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.
- (e) The word *seaplane* includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.
- (f) The term *vessel not under command* means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.
- (g) The term *vessel restricted in her ability to manoeuvre* means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel. The term *vessels restricted in their ability to manoeuvre* shall include but not be limited to:
- (i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;
 - (ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;
 - (iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;
 - (iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;
 - (v) a vessel engaged in mine clearance operations;
 - (vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.

- (h)** O termo “embarcação restrita devido a seu calado” designa uma embarcação de propulsão mecânica que, devido a seu calado em relação à profundidade e largura de água navegável disponível, está com severas restrições quanto à sua capacidade de se desviar do rumo que está seguindo.
- (i)** O termo “em movimento” se aplica a todas as embarcações que não se encontram fundeadas, amarradas à terra ou encalhadas.
- (j)** As palavras “comprimento” e “boca” de uma embarcação designam seu comprimento de roda a roda e sua largura máxima.
- (k)** Duas embarcações são consideradas “no visual” quando uma pode ser observada pela outra visualmente;
- (l)** O termo “visibilidade restrita” designa qualquer condição na qual a visibilidade é prejudicada por nevoeiro, névoa, neveda, chuvas pesadas, tempestades de areia ou qualquer causa semelhante.
- (m)** O termo “wing-in-ground (wig) craft” (nave de vôo rasante), significa uma nave multimodal que, em seu principal modo de operação, voa próximo à superfície utilizando a ação do efeito superfície.

- (h)** The term *vessel constrained by her draught* means a power-driven vessel which, because of her draught in relation to the available depth and width of navigable water, is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.
- (i)** The word *underway* means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.
- (j)** The words *length* and *breadth* of a vessel mean her length overall and greatest breadth.
- (k)** Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.
- (l)** The term *restricted visibility* means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.
- (m)** The term *Wing-In-Ground (WIG) craft* means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.

PARTE B - REGRAS DE GOVERNO E DE NAVEGAÇÃO

SEÇÃO I - Condução de embarcações em qualquer condição de visibilidade

REGRA 4

Aplicação

As Regras desta Seção se aplicam em qualquer condição de visibilidade.

REGRA 5

Vigilância

Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação da situação e do risco de colisão.

REGRA 6

Velocidade de Segurança

Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes.

Os seguintes fatores deverão estar entre aqueles a serem considerados ao determinar-se a velocidade de segurança:

- (a) por todas embarcações:
 - (i) o grau de visibilidade;
 - (ii) a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pesqueiros ou quaisquer outras embarcações;
 - (iii) a capacidade de manobra da embarcação, com atenção especial quanto à sua distância de parada e às suas qualidades de giro nas condições predominantes;
 - (iv) a presença, à noite, de luzes, tais como luzes da costa ou reflexos das luzes da própria embarcação;
 - (v) o estado do vento, do mar e das correntes, bem como a proximidade de perigos à navegação;
 - (vi) o calado da embarcação em relação à profundidade disponível.

- (b) adicionalmente, por navios que utilizam radar:
 - (i) as características, eficiência e limitações do equipamento radar;
 - (ii) quaisquer restrições impostas pela escala de distância radar em uso;
 - (iii) o efeito do estado do mar, condições meteorológicas e outras fontes de interferência na detecção radar;

PART B – STEERING AND SAILING RULES

Section I – Conduct of vessels in any condition of visibility

Rule 4

Application

Rules in this section apply in any condition of visibility.

Rule 5

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

Rule 6

Safe speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

- (a) By all vessels:
 - (i) the state of visibility;
 - (ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
 - (iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
 - (iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from backscatter of her own lights;
 - (v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
 - (vi) the draught in relation to the available depth of water.
- (b) Additionally, by vessels with operational radar:
 - (i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;
 - (ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;
 - (iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;

- (iv) a possibilidade de que embarcações pequenas, gelo e outros objetos flutuantes não sejam detectados pelo radar a uma distância adequada;
- (v) o número, a posição e o movimento de embarcações detectadas pelo radar;
- (vi) a determinação mais exata da visibilidade que é possível quando o radar é usado para determinar a distância de embarcações ou outros objetos nas vizinhanças.

REGRA 7

Risco de Abalroamento

- (a) Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.
- (b) Deverá ser feito uso apropriado do equipamento radar, se existente e operativo, inclusive efetuando varreduras de longa distância a fim de se obter alarme antecipado de risco de abalroamento e plotagem radar ou observação sistemática equivalente de objetos detectados.
- (c) Não devem ser feitas suposições com bases em informações insuficientes, especialmente informação radar de baixa confiabilidade.
- (d) Por ocasião da determinação de existência de risco de abalroamento as seguintes considerações deverão estar entre aquelas levadas em conta:
 - (i) deve ser presumido que tal risco existe caso a marcação de uma embarcação que se aproxima não se altere de modo apreciável;
 - (ii) as vezes tal risco pode existir mesmo quando for observada apreciável variação na marcação, particularmente quando da aproximação de uma embarcação muito grande ou um reboque, ou quando da aproximação de uma embarcação à distância muito próxima.

REGRA 8

Manobras Para Evitar Abalroamentos

- (a) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de arinharia.
- (b) Toda alteração de rumo e/ou de velocidade para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias do caso permitirem, ser ampla o suficiente para ser aparentemente clara para a outra embarcação que esteja observando visualmente ou pelo radar; devem ser evitadas pequenas alterações sucessivas de rumo e/ou velocidade.
- (c) Caso haja suficiente espaço, somente a alteração do rumo pode ser a manobra mais eficaz para evitar uma situação de aproximação excessiva, desde que esta seja feita com boa antecedência, seja substancial e não resulte em nova situação de proximidade excessiva.
- (d) A manobra executada para evitar um abalroamento com outra embarcação deve ser tal que resulte numa passagem a distância segura. A eficácia da manobra deverá ser cuidadosamente verificada, até que a outra embarcação tenha finalmente passado e esteja safe.

- (iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;
- (v) the number, location and movement of vessels detected by radar;
- (vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

Rule 7

Risk of collision

- (a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
- (b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
- (c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.
- (d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:
 - (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;
 - (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

Rule 8

Action to avoid collision

- (a) Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.
- (b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.
- (c) If there is sufficient sea-room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.
- (d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

- (e) Caso necessário, para evitar um abalroamento ou permitir mais tempo para avaliação da situação, uma embarcação deve diminuir sua velocidade ou cortar seu seguimento, parando ou invertendo seus meios de propulsão.
- (f) **(I)** Uma embarcação que, em virtude de quaisquer destas Regras, for obrigada a não interferir com a passagem ou passagem em segurança de outra embarcação, quando as circunstâncias do caso o exigirem, deverá manobrar com bastante antecedência de modo a deixar suficiente espaço para a passagem em segurança da outra embarcação.
 - (ii) Uma embarcação que estiver obrigada a não interferir com a passagem ou a passagem em segurança de outra embarcação, não estará dispensada dessa obrigação se, ao aproximar-se da outra embarcação, houver risco de abalroamento e deverá ao manobrar, respeitar integralmente as Regras desta parte.
 - (iii) Uma embarcação cuja passagem não deva ser impedida, continua plenamente obrigada a cumprir as Regras desta parte quando as duas embarcações se aproximam uma da outra, de modo a envolver risco de abalroamento.

REGRA 9

Canais Estreitos

- (a) Uma embarcação que estiver navegando ao longo de um canal estreito ou numa via de acesso deverá se manter tão próxima quanto seja possível e seguro do limite exterior desse canal ou via de acesso que estiver a seu boreste.
- (b) Embarcações de menos de 20 metros de comprimento ou embarcações a vela não deverão interferir na passagem de outra embarcação que só possa navegar com segurança dentro de um canal estreito ou via de acesso.
- (c) As embarcações engajadas na pesca não deverão interferir na passagem de qualquer outra embarcação que estiver navegando dentro de um canal estreito ou via de acesso.
- (d) Uma embarcação não deverá cruzar um canal estreito ou via de acesso quando, ao fazê-lo, interferir na passagem de outra embarcação que só possa navegar com segurança dentro desse canal ou via de acesso. Esta última embarcação poderá fazer uso do sinal sonoro disposto na Regra 34 (d) caso tenha dúvida sobre a intenção da embarcação que cruza o canal ou via de acesso.
- (e) **(I)** Quando uma ultrapassagem em um canal estreito ou via de acesso só for possível se a embarcação alcançada manobrar para permitir uma ultrapassagem segura, a embarcação que pretende ultrapassar deverá indicar esta intenção emitindo o sinal sonoro apropriado disposto na Regra 34 (c) (I). A embarcação alcançada deverá, caso esteja de acordo com a ultrapassagem, emitir o sinal sonoro apropriado disposto na Regra 34 (c) (II) e manobrar de modo a permitir a ultrapassagem em segurança. Em caso de dúvida, poderá emitir os sinais sonoros dispostos na Regra 34 (d).
 - (II)** Esta Regra não dispensa a embarcação que alcança de sua obrigação como disposto na Regra 13.
- (f) Quando uma embarcação estiver se aproximando de uma curva ou de uma área de um canal estreito ou via de acesso onde outras embarcações possam estar ocultas devido a obstáculos, deverá navegar com atenção e cuidado redobrados, bem como emitir o sinal sonoro apropriado disposto na Regra 34 (e).

- (e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.
- (f)
 - (i) A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea-room for the safe passage of the other vessel.
 - (ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the Rules of this part.
 - (iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the Rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.

Rule 9

Narrow channels

- (a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.
- (b) A vessel of less than 20 m in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.
- (c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.
- (d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.
- (e)
 - (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34(d).
 - (ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.
- (f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(e).

- (g) Toda embarcação deverá, se as circunstâncias o permitirem, evitar fundear em um canal estreito.

REGRA 10

Esquemas de Separação de Tráfego

- (a) Esta Regra se aplica aos esquemas de separação de tráfego adotados pela Organização e não dispensa qualquer navio de sua obrigação perante qualquer outra regra.
- (b) Uma embarcação que estiver usando um esquema de separação de tráfego deverá:
 - (i) seguir na via de tráfego apropriada e na direção geral do fluxo de tráfego para essa via;
 - (ii) manter-se tão longe quanto possível de uma linha ou zona de separação de tráfego;
 - (iii) normalmente, entrar e sair de uma via de tráfego em seus terminais, mas, caso seja necessário entrar ou sair de uma via de tráfego ao longo de sua extensão por qualquer de seus dois lados, isso deverá ser feito com o menor ângulo possível em relação à direção geral do fluxo de tráfego.
- (c) Uma embarcação deve evitar tanto quanto possível cruzar vias de tráfego, mas se obrigada a isso, deverá fazê-lo tomando o rumo mais próximo possível da perpendicular à direção geral do fluxo do tráfego.
- (d)
 - (i) Uma embarcação não deverá usar uma zona de tráfego costeiro quando ela puder usar com segurança a via de tráfego apropriada dentro do esquema de separação de tráfego adjacente. Não obstante, embarcações de menos de 20 metros de comprimento, embarcações a vela e barcos engajados na pesca poderão usar a zona de tráfego costeiro.
 - (ii) Apesar do estabelecido acima, uma embarcação poderá usar uma zona de tráfego costeiro quando partindo ou demandando um porto, uma instalação ou estrutura em mar aberto, posto da praticagem, ou qualquer outro lugar situado na zona de tráfego costeiro, ou ainda, para evitar perigo iminente.
- (e) Normalmente, uma embarcação não deverá entrar em uma zona de separação ou cruzar uma linha de separação, a menos que esteja cruzando, entrando ou saindo de uma via de separação de tráfego, exceto:
 - (i) em caso de emergência, a fim de evitar perigo imediato;
 - (ii) para engajar na pesca dentro da zona de separação.
- (f) Quando navegando em áreas próximas das extremidades de esquemas de separação de tráfego, uma embarcação o fará com cuidado redobrado.
- (g) Tanto quanto possível, uma embarcação deverá evitar fundear em um esquema de separação de tráfego ou em áreas próximas de suas extremidades.
- (h) Uma embarcação que não estiver se utilizando de um esquema de separação de tráfego deve evitá-lo com uma margem tão grande quanto possível.
- (i) Uma embarcação engajada na pesca não deve interferir na passagem de qualquer outra embarcação navegando ao longo de uma via de tráfego.

- (g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

Rule 10

Traffic separation schemes

- (a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization and does not relieve any vessel of her obligation under any other rule.
- (b) A vessel using a traffic separation scheme shall:
 - (i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;
 - (ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;
 - (iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from either side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.
- (c) A vessel shall, so far as practicable, avoid crossing traffic lanes but if obliged to do so shall cross on a heading as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.
- (d)
 - (i) A vessel shall not use an inshore traffic zone when she can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 m in length, sailing vessels and vessels engaged in fishing may use the inshore traffic zone.
 - (ii) Notwithstanding subparagraph (d)(i), a vessel may use an inshore traffic zone when *en route* to or from a port, offshore installation or structure, pilot station or any other place situated within the inshore traffic zone, or to avoid immediate danger.
- (e) A vessel other than a crossing vessel or a vessel joining or leaving a lane shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:
 - (i) in cases of emergency to avoid immediate danger;
 - (ii) to engage in fishing within a separation zone.
- (f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.
- (g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.
- (h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.
- (i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

- (j) Um navio de comprimento inferior a 20m ou um navio a vela não devem dificultar a passagem segura de uma embarcação de propulsão mecânica navegando ao longo de uma via de tráfego.
- (k) Uma embarcação com capacidade de manobra restrita, quando engajada em operação para preservação da segurança da navegação num esquema de separação de tráfego, está dispensada do cumprimento desta Regra na medida necessária para a execução da operação.
- (l) Uma embarcação com capacidade de manobra restrita, engajada em operação de lançamento, reparo ou recolhimento de cabo submarino dentro do esquema de separação de tráfego, está dispensada do cumprimento desta Regra na medida necessária para a execução da operação.

- (j) A vessel of less than 20 m in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.
- (k) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the maintenance of safety of navigation in a traffic separation scheme is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.
- (l) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the laying, servicing or picking up of a submarine cable, within a traffic separation scheme, is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

SEÇÃO II - CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES NO VISUAL UMA DA OUTRA

REGRA 11

Aplicação

As regras desta Seção se aplicam a embarcações no visual uma da outra.

REGRA 12

Embarcação a Vela

- (a) quando duas embarcações a vela se aproximam uma da outra de maneira a envolver risco de abalroamento, uma delas deverá se manter fora do caminho da outra, como segue:
 - (i) quando cada uma das embarcações tiver o vento soprando de bordo diferente a embarcação que recebe o vento por bombordo deverá se manter fora do caminho da outra;
 - (ii) quando ambas as embarcações tiverem o vento soprando do mesmo bordo, a embarcação que estiver a barlavento deverá se manter fora do caminho da que estiver a sotavento;
 - (iii) quando uma embarcação com o vento a bombordo avistar outra embarcação a barlavento e não puder determinar com segurança se essa outra embarcação recebe o vento por bombordo ou por boreste, ela deverá se manter fora do caminho dessa embarcação.
- (b) Para os fins de aplicação da presente Regra, será considerado bordo debarlavento o bordo oposto ao qual se encontra carregada a vela grande ou, no caso de embarcações armadas com velas redondas, o bordo oposto àquele onde se encontra amurada a maior vela latina.

REGRA 13

Ultrapassagem

- (a) Quaisquer que sejam as disposições contidas nas Regras da Parte B, Seções I e II, toda embarcação que esteja ultrapassando outra deverá manter-se fora do caminho dessa outra.
- (b) Deverá ser considerada uma embarcação alcançando outra, toda embarcação que se aproximar de outra, vinda de uma direção de mais de 22,5 graus para ré do través dessa última, isto é, que se ache numa posição tal em relação à embarcação alcançada que, durante a noite, só poderá ver a luz de alcançado (ou de popa) dessa outra, sem avistar nenhuma de suas luzes de bordo.
- (c) Quando houver dúvida se uma embarcação está alcançando outra, ela deverá considerar a situação como tal e manobrar de acordo.
- (d) Qualquer alteração posterior de marcação entre duas embarcações não transformará a embarcação alcançadora em embarcação que cruza o caminho da outra, de acordo com o sentido das presentes Regras, nem a dispensará da obrigação de se manter fora do caminho da embarcação alcançada, até que a tenha ultrapassado inteiramente e esteja suficientemente afastada.

Section II – Conduct of vessels in sight of one another

Rule 11

Application

Rules in this section apply to vessels in sight of one another.

Rule 12

Sailing vessels

- (a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:
 - (i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;
 - (ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;
 - (iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.
- (b) For the purpose of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

Rule 13

Overtaking

- (a) Notwithstanding anything contained in the Rules of part B, sections I and II, any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.
- (b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5° abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.
- (d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

REGRA 14

Situação de Roda a Roda

- (a) Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra.
- (b) Deve-se considerar a existência de tal situação quando as embarcações se avistam uma à proa da outra ou em marcações próximas da proa, de tal modo que, durante a noite, uma verá as luzes dos mastros da outra enfiadas ou quase enfiadas e/ou as luzes de ambos os bordos e, durante o dia uma embarcação observe o correspondente aspecto da outra embarcação.
- (c) Quando houver dúvida sobre a existência de tal situação, a embarcação em dúvida deverá considerá-la como existente e manobrar de acordo.

REGRA 15

Situação de Resumos Cruzados

Quando duas embarcações de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de abalroamento, a embarcação que avista a outra por boreste deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa.

REGRA 16

Ação da Embarcação Obrigada a Manobrar

Toda embarcação obrigada a se manter fora do caminho de outra embarcação deverá, tanto quanto possível, manobrar antecipada e substancialmente a fim de se manter bem safá da outra.

REGRA 17

Ação da Embarcação que tem Preferência

- (a) (i) Quando uma embarcação for obrigada a manobrar, a outra deverá manter seu rumo e sua velocidade.
 - (ii) Entretanto, a embarcação que tem preferência poderá manobrar para evitar um abalroamento, tão logo lhe pareça que a embarcação obrigada a manobrar não está manobrando apropriadamente em cumprimento a estas Regras.
- (b) Quando, por qualquer motivo, a embarcação que deve manter seu rumo e sua velocidade se encontrar tão próximo que um abalroamento não possa ser evitado, unicamente pela manobra da embarcação obrigada a manobrar, ela deverá manobrar da melhor maneira para auxiliar a evitar o abalroamento.
- (c) Uma embarcação de propulsão mecânica que, em situação de rumos cruzados, manobrar de acordo com o subparágrafo (a) (II) desta Regra para evitar um abalroamento com outra embarcação de propulsão mecânica, não deverá, se as condições do caso o permitirem, guinar para bombordo para outra embarcação que se encontre a seu bombordo.

Rule 14*Head-on situation*

- (a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.
- (b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

Rule 15*Crossing situation*

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

Rule 16*Action by give-way vessel*

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

Rule 17*Action by stand-on vessel*

- (a)
 - (i) Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.
 - (ii) The latter vessel may, however, take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.
- (b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.
- (c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with subparagraph (a)(ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.

- (d) Esta Regra não dispensa a embarcação obrigada a manobrar de sua obrigação de se manter fora do caminho da outra.

REGRA 18

Responsabilidade entre Embarcações

Exceto quando disposto em contrário pelas Regras 9, 10 e 13:

- (a) Uma embarcação de propulsão mecânica em movimento, deverá manter-se fora do caminho de:
 - (i) uma embarcação sem governo;
 - (ii) uma embarcação com capacidade de manobra restrita;
 - (iii) uma embarcação engajada na pesca;
 - (iv) uma embarcação a vela.

- (b) Uma embarcação a vela em movimento deverá manter-se fora do caminho de:
 - (i) uma embarcação sem governo;
 - (ii) uma embarcação com capacidade de manobra restrita;
 - (iii) uma embarcação engajada na pesca.

- (c) Uma embarcação engajada na pesca em movimento deverá, tanto quanto possível, manter-se afastada do caminho de:
 - (i) uma embarcação sem governo;
 - (ii) uma embarcação com capacidade de manobra restrita.

- (d) (i) Toda embarcação que não uma embarcação sem governo ou uma embarcação com capacidade de manobra restrita deverá, se as circunstâncias do caso o permitirem, evitar interferir com a passagem segura de uma embarcação restrita devido ao seu calado, exibindo os sinais da Regra 28.
 - (ii) Uma embarcação restrita devido ao seu calado deverá navegar com cuidado redobrado, levando em plena conta suas condições especiais.

- (e) De modo geral, um hidroavião sobre a água deverá se manter bem afastado de todas embarcações e evitar interferir com a sua navegação. Entretanto, nas circunstâncias em que existir risco de abalroamento, ele deverá cumprir as Regras desta Parte.

- (f) (i) Uma nave de vôo rasante quando estiver decolando, e voando próximo à superfície, deve manter-se bem afastada de todas as outras embarcações e evitar interferir com a sua navegação.
 - (ii) Uma nave de vôo rasante operando na superfície da água deverá cumprir as regras desta parte como se fosse uma embarcação de propulsão mecânica.

- (d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

Rule 18

Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

- (a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:
- (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - (iii) a vessel engaged in fishing;
 - (iv) a sailing vessel.
- (b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:
- (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - (iii) a vessel engaged in fishing.
- (c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of:
- (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.
- (d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.
- (ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.
- (e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this part.
- (f) (i) A WIG craft, when taking off, landing and in flight near the surface, shall keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation;
- (ii) A WIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel.

SEÇÃO III - CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM VISIBILIDADE RESTRITA

REGRA 19

Condução de Embarcações em Visibilidade Restrita

- (a) Esta Regra se aplica à embarcação fora do visual uma da outra, quando navegando dentro ou próximo de uma área de visibilidade restrita.
- (b) Toda embarcação deve seguir em velocidade segura, adaptada às circunstâncias e condições de restrita visibilidade predominantes. Uma embarcação de propulsão mecânica deverá ter suas máquinas prontas para manobra imediata.
- (c) Toda embarcação deve prestar a devida atenção às circunstâncias e condições de restrita visibilidade predominantes quando do cumprimento das Regras da Seção I desta Parte.
- (d) Uma embarcação que detectar a presença de outra embarcação, apenas pelo radar, deve determinar se está se desenvolvendo uma situação de grande proximidade e/ou risco de abalroamento. Caso assim seja, ela deverá manobrar para evitá-los com antecedência; se esta manobra consistir de uma alteração do rumo, o seguinte deve ser evitado, desde que possível:
 - (i) uma alteração do rumo para bombordo, para uma embarcação por ante-avante do través, exceto se esta for alcançada em uma ultrapassagem;
 - (ii) uma mudança de rumo em direção a uma outra embarcação que se encontra no través ou por ante-a ré do través.
- (e) Exceto quando houver sido determinado que não existe risco de abalroamento, toda embarcação que ouvir o sinal de cerração de outra aparentemente por ante-avante de seu través, ou que não possa evitar uma situação de grande proximidade com outra embarcação por ante-a-vante de seu través, deve reduzir sua velocidade ao mínimo que lhe permita manter seu rumo. Caso necessário, deverá retirar todo seu seguimento e em todos os casos navegar com extrema cautela até que passe o perigo de abalroamento.

*Section III – Conduct of vessels
in restricted visibility*

Rule 19

Conduct of vessels in restricted visibility

- (a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.
- (b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.
- (c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of section I of this part.
- (d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:
 - (i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;
 - (ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.
- (e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

PARTE C - LUZES E MARCAS

REGRA 20

Aplicação

- (a) As Regras desta Parte se aplicam em todas as condições de tempo.
- (b) As Regras referentes às luzes se aplicam do pôr ao nascer do Sol e, durante esse período, não devem ser exibidas outras luzes, exceto aquelas que não possam ser confundidas com as luzes especificadas nestas Regras, que não prejudiquem sua visibilidade ou suas características distintivas ou interfiram na manutenção de vigilância apropriada.
- (c) As luzes prescritas nestas Regras, se instaladas, também serão exibidas entre o nascer e o pôr-do-sol em visibilidade restrita e poderão ser exibidas em todas as demais circunstâncias quando parecer necessário.
- (d) As Regras referentes a marcas se aplicam ao período diurno.
- (e) As luzes e marcas especificadas nestas Regras devem estar de acordo com as disposições do Anexo I a este Regulamento.

REGRA 21

Definições

- (a) “Luz de mastro” significa uma luz branca contínua, situada sobre o eixo longitudinal da embarcação, visível em um setor horizontal de 225 graus desde a proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través em ambos os bordos da embarcação.
- (b) “Luzes de bordos” significam luzes contínuas, uma verde a boreste e uma encarnada a bombordo, visíveis em setores horizontais de 112,5 graus desde a proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través de seu respectivo bordo. Em embarcações de comprimento inferior a 20 metros, as luzes de bordos podem ser combinadas em uma única lanterna instalada sobre o eixo longitudinal da embarcação.
- (c) “Luz de alcançado” significa uma luz branca contínua situada tão próximo quanto possível da popa, visível num setor horizontal de 135 graus, e posicionada de modo a projetar sua luz sobre um setor de 67,5 graus, de cada bordo, a partir da popa.
- (d) “Luz de reboque” significa uma luz amarela com as mesmas características da luz de alcançado, definidas no parágrafo (c) desta Regra.
- (e) “Luz circular” significa uma luz contínua visível num arco de horizonte de 360 graus.
- (f) “Luz intermitente” significa uma luz com lampejos em intervalos regulares de frequência igual ou superior a 120 lampejos por minuto.

PART C – LIGHTS AND SHAPES

Rule 20

Application

- (a) Rules in this part shall be complied with in all weathers.
- (b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.
- (c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.
- (d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.
- (e) The lights and shapes specified in these Rules shall comply with the provisions of annex I to these Regulations.

Rule 21

Definitions

- (a) *Masthead light* means a white light placed over the fore-and-aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225° and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5° abaft the beam on either side of the vessel.
- (b) *Sidelights* means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5° and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5° abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 m in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore-and-aft centreline of the vessel.
- (c) *Sternlight* means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135° and so fixed as to show the light 67.5° from right aft on each side of the vessel.
- (d) *Towing light* means a yellow light having the same characteristics as the *sternlight* defined in paragraph (c) of this Rule.
- (e) *All-round light* means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360°.
- (f) *Flashing light* means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

REGRA 22

Visibilidade das Luzes

As Luzes prescritas nesta Regras devem ter uma intensidade como especificado na Seção 8 do Anexo I a este Regulamento, de modo a serem visíveis nas seguintes distâncias mínimas:

- (a) Em embarcações de comprimento igual ou superior a 50 metros:
 - luz de mastro, 6 milhas;
 - luzes de bordos, 3 milhas;
 - luz de alcançado, 3 milhas;
 - luz de reboque, 3 milhas;
 - luz circular branca, encarnada, verde ou amarela, 3 milhas.

- (b) Em embarcações de comprimento igual ou superior a 12 metros, porém inferior a 50 metros:
 - luz de mastro, 5 milhas; quando o comprimento da embarcação for inferior a 20 metros, 3 milhas;
 - luzes de bordos, 2 milhas;
 - luz de alcançado, 2 milhas;
 - luz de reboque, 2 milhas;
 - luz circular branca, encarnada, verde ou amarela, 2 milhas.

- (c) Em embarcações de comprimento inferior a 12 metros:
 - luz de mastro, 2 milhas;
 - luzes de bordos, 1 milha;
 - luz de alcançado, 2 milhas;
 - luz de reboque, 2 milhas;
 - luz circular branca, encarnada, verde ou amarela, 2 milhas.

- (d) Em embarcações ou objetos parcialmente submersos e difíceis de serem avistados, sendo rebocados;
 - luz circular branca, 3 milhas.

REGRA 23

Embarcação de Propulsão Mecânica em Movimento

- (a) Uma embarcação de propulsão mecânica em movimento deve exibir:
 - (i) uma luz de mastro a vante;
 - (ii) uma segunda luz de mastro, à ré e mais alta que a de vante; uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros não é obrigada a exibir esta segunda luz de mastro, mas poderá fazê-lo;
 - (iii) luzes de bordos;
 - (iv) uma luz de alcançado.

- (b) Uma embarcação de colchão de ar, quando operando sem calado, deve exibir, além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma luz circular intermitente amarela.

Rule 22*Visibility of lights*

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in section 8 of annex I to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges:

- (a) In vessels of 50 m or more in length:
 - a masthead light, 6 miles;
 - a sidelight, 3 miles;
 - a sternlight, 3 miles;
 - a towing light, 3 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.
- (b) In vessels of 12 m or more in length but less than 50 m in length:
 - a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 m, 3 miles;
 - a sidelight, 2 miles;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.
- (c) In vessels of less than 12 m in length:
 - a masthead light, 2 miles;
 - a sidelight, 1 mile;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.
- (d) In inconspicuous, partly submerged vessels or objects being towed:
 - a white all-round light, 3 miles.

Rule 23*Power-driven vessels underway*

- (a) A power-driven vessel underway shall exhibit:
 - (i) a masthead light forward;
 - (ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 m in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;
 - (iii) sidelights;
 - (iv) a sternlight.
- (b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.

- (c) Uma nave de vôo rasante somente quando estiver decolando, amerrisando e em vôo próximo à superfície, deverá exibir, além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma luz circular intermitente encarnada, de alta intensidade.
- (d)
 - (i) Uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 12 metros de comprimento pode, ao invés das luzes no parágrafo (a) desta Regra, exibir uma luz circular branca e luzes de bordos;
 - (ii) Uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 7 metros de comprimento, cuja velocidade máxima não exceda 7 nós pode, ao invés das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, exibir uma luz circular branca e deve, se possível, também exibir luzes de bordos;
 - (iii) A luz de mastro ou luz circular branca em uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 12 metros de comprimento pode ser deslocada do eixo longitudinal da embarcação se a adaptação no eixo não for possível, desde que as luzes de bordos estejam combinadas em uma lanterna que deverá estar localizada no eixo longitudinal da embarcação ou colocada o mais próximo possível da mesma linha longitudinal sobre a qual se encontra a luz de mastro ou a luz circular branca.

REGRA 24

Reboque e Empurra

- (a) Quando rebocando, uma embarcação de propulsão mecânica deve exibir:
 - (i) em lugar da luz prescrita na Regra 23 (a) (I) ou (a) (II), duas luzes de mastro, em linha vertical. Quando o comprimento do reboque, medido a partir da popa do rebocador até a popa do rebocado for superior a 200m, três dessas luzes em linha vertical.
 - (ii) luzes de bordos;
 - (iii) luz de alcançado;
 - (iv) luz de reboque, em linha vertical, acima da luz de alcançado;
 - (v) quando o comprimento de reboque for superior a 200 metros, uma marca em forma de losango, situada onde melhor pos-sa ser vista.
- (b) Quando uma embarcação empurradora e uma embarcação empurrada estão rigidamente ligadas entre si, formando uma unidade integrada, elas devem ser consideradas como uma só embarcação de propulsão mecânica e exibir as luzes prescritas na Regra 23.
- (c) Uma embarcação de propulsão mecânica empurrando ou rebocando a contrabordo, exceto no caso de uma unidade integrada, deve exibir:
 - (i) em lugar da luz prescrita na Regra 23 (a) (I) ou (a) (II), duas luzes de mastro, em linha vertical;
 - (ii) luzes de bordos;
 - (iii) luz de alcançado.
- (d) Uma embarcação de propulsão mecânica, à qual se apliquem os parágrafos (a) ou (c) desta Regra, deverá também cumprir a Regra 23 (a) (II).

- (c) A WIG craft only when taking off, landing and in flight near the surface shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit a high-intensity all-round flashing red light.
- (d)
 - (i) A power-driven vessel of less than 12 m in length may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and sidelights;
 - (ii) a power-driven vessel of less than 7 m in length whose maximum speed does not exceed 7 knots may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and shall, if practicable, also exhibit sidelights;
 - (iii) the masthead light or all-round white light on a power-driven vessel of less than 12 m in length may be displaced from the fore-and-aft centreline of the vessel if centreline fitting is not practicable, provided that the sidelights are combined in one lantern which shall be carried on the fore-and-aft centreline of the vessel or located as nearly as practicable in the same fore-and-aft line as the masthead light or the all-round white light.

Rule 24

Towing and pushing

- (a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:
 - (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i) or (a)(ii), two masthead lights in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow, exceeds 200 m, three such lights in a vertical line;
 - (ii) sidelights;
 - (iii) a sternlight;
 - (iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;
 - (v) when the length of the tow exceeds 200 m, a diamond shape where it can best be seen.
- (b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.
- (c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:
 - (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i) or (a)(ii), two masthead lights in a vertical line;
 - (ii) sidelights;
 - (iii) a sternlight.
- (d) A power-driven vessel to which paragraph (a) or (c) of this Rule applies shall also comply with Rule 23(a)(ii).

- (e) Uma embarcação, ou um objeto sendo rebocado, outros que os mencionados no parágrafo (g) desta Regra, deve exibir:
- (i) luzes de bordos;
 - (ii) luz de alcançado;
 - (iii) quando o comprimento do reboque for superior a 200 metros, uma marca em forma de losango onde melhor possa ser vista.
- (f) sempre que qualquer número de embarcações, rebocadas a contrabordo ou empurradas em um só grupo, deva esse grupo exibir as luzes como uma única embarcação:
- (i) uma embarcação empurrada adiante que não seja parte de uma unidade integrada deve exibir, no extremo de vante, luzes de bordo;
 - (ii) uma embarcação rebocada a contrabordo deve exibir uma luz de alcançado e no extremo de vante, luzes de bordos.
- (g) Uma embarcação ou um objeto parcialmente submerso, difícil de ser avistado, ou uma combinação de tais embarcações ou objetos sendo rebocados, deve exibir:
- (i) se com menos de 25 metros de boca, uma luz circular branca sobre ou próxima à extremidade de vante e uma sobre ou próxima à extremidade de ré, exceto para os “dracones”, que estão dispensados de exibir a luz sobre ou próxima da extremidade de vante;
 - (ii) se com 25 metros ou mais de boca, duas luzes circulares brancas adicionais, colocadas nas bordas ou em suas proximidades;
 - (iii) se com mais de 100 metros de comprimento, luzes circulares brancas adicionais entre as luzes prescritas nos subparágrafos (I) e (II), de modo que a distância entre as luzes não exceda a 100 metros;
 - (iv) uma marca em forma de losango na extremidade de ré ou próximo à extremidade de ré da última embarcação ou objeto sendo rebocado e, se o comprimento do reboque exceder a 200 metros, uma marca adicional em forma de losango, onde melhor possa ser vista, localizada o mais avante possível.
- (h) Quando, por uma razão justificada, for impraticável a uma embarcação ou a um objeto sendo rebocado exibir as luzes ou marcas prescritas no parágrafo (e) ou (g) desta Regra, devem ser tomadas todas as medidas possíveis para iluminar a embarcação ou o objeto rebocado, ou, pelo menos, para indicar sua presença.
- (I) Quando, por uma razão justificada, for impraticável a uma embarcação que normalmente não efetua operações de reboque exibir as luzes prescritas nos parágrafos (a) ou (c) desta Regra, tal embarcação não será obrigada a exibir essas luzes quando rebocando uma outra embarcação em perigo ou necessitando de socorro. Todas as medidas possíveis devem ser tomadas para indicar da forma autorizada na Regra 36, a natureza da ligação entre a embarcação de reboque e a embarcação rebocada, em particular iluminandose o cabo de reboque.

REGRA 25

Embarcações a Vela em Movimento e Embarcações a Remo

- (a) Uma embarcação a vela em movimento deve exibir:
- (i) luzes de bordos;
 - (ii) luz de alcançado.

- (e) A vessel or object being towed, other than those mentioned in paragraph (g) of this Rule, shall exhibit:
 - (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight;
 - (iii) when the length of the tow exceeds 200 m, a diamond shape where it can best be seen.
- (f) Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel,
 - (i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;
 - (ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.
- (g) An inconspicuous, partly submerged vessel or object, or combination of such vessels or objects being towed, shall exhibit:
 - (i) if it is less than 25 m in breadth, one all-round white light at or near the forward end and one at or near the after end except that dracones need not exhibit a light at or near the forward end;
 - (ii) if it is 25 m or more in breadth, two additional all-round white lights at or near the extremities of its breadth;
 - (iii) if it exceeds 100 m in length, additional all-round white lights between the lights prescribed in subparagraphs (i) and (ii) so that the distance between the lights shall not exceed 100 m;
 - (iv) a diamond shape at or near the aftermost extremity of the last vessel or object being towed and if the length of the tow exceeds 200 m an additional diamond shape where it can best be seen and located as far forward as is practicable.
- (h) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraph (e) or (g) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of such vessel or object.
- (i) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel not normally engaged in towing operations to display the lights prescribed in paragraph (a) or (c) of this Rule, such vessel shall not be required to exhibit those lights when engaged in towing another vessel in distress or otherwise in need of assistance. All possible measures shall be taken to indicate the nature of the relationship between the towing vessel and the vessel being towed as authorized by Rule 36, in particular by illuminating the towline.

Rule 25

Sailing vessels underway and vessels under oars

- (a) A sailing vessel underway shall exhibit:
 - (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight.

- (b) Em uma embarcação a vela de comprimento inferior a 20 metros, as luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra podem ser exibidas por meio de uma lanterna combinada, instalada no ou próximo do tope do mastro, onde melhor possa ser vista.
- (c) Além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma embarcação a vela em movimento pode exibir, no, ou próximo do tope do mastro, onde melhor possam ser vistas, duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior encarnada e a inferior verde, mas estas luzes não poderão ser usadas juntamente com a lanterna combinada, permitida no parágrafo (b) desta Regra.
- (d)
 - (i) Uma embarcação a vela de comprimento inferior a 7 metros deve, se possível, exibir as luzes prescritas nos parágrafos (a) ou (b) desta Regra, mas, caso não o faça, deve ter sempre pronta uma lanterna elétrica ou uma lanterna a óleo acesa, exibindo luz branca, que será mostrada com tempo suficiente para evitar um abalroamento.
 - (ii) Uma embarcação a remo pode exibir as luzes prescritas nesta Regra para embarcações a vela, mas, caso não o faça, deve ter sempre pronta uma lanterna elétrica ou uma lanterna a óleo acesa, exibindo luz branca, que será mostrada com o tempo suficiente para evitar um abalroamento.
- (e) Uma embarcação navegando a vela, quando também usando sua propulsão mecânica, deve exibir a vante, onde melhor possa ser vista, uma marca em forma de cone, com o vértice para baixo.

REGRA 26

Embarcações de Pesca

- (a) Uma embarcação engajada na pesca, em movimento ou fundeada, deve exibir apenas as luzes e as marcas prescritas nesta Regra.
- (b) Uma embarcação engajada na pesca de arrasto, pelo que se entende o arrastar através da água uma rede ou outro dispositivo usado como aparelho de pesca, deve exibir:
 - (i) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior verde e a inferior branca, ou uma marca composta por dois cones unidos por seus vértices, dispostos na vertical;
 - (ii) uma luz de mastro, por ante-a-ré e acima da luz circular verde; uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros não será obrigada a exibir esta luz de mastro, mas poderá fazê-lo;
 - (iii) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordo e uma luz de alcançado.
- (c) Uma embarcação engajada na pesca, que não seja de arrasto, deve exibir:
 - (i) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior encarnada e a inferior branca, ou uma marca composta por dois cones unidos por seus vértices dispostos na vertical;

- (b) In a sailing vessel of less than 20 m in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.
- (c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.
- (d)
 - (i) A sailing vessel of less than 7 m in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.
 - (ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.
- (e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

Rule 26

Fishing vessels

- (a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.
- (b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:
 - (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other;
 - (ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 m in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (c) A vessel engaged in fishing, other than trawling shall exhibit:
 - (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other;

- (ii) quando o equipamento de pesca se estender a mais de 150 metros, medidos horizontalmente a partir da embarcação, uma luz circular branca ou um cone com o vértice para cima, na direção do aparelho;
 - (iii) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordos e uma luz de alcançado.
- (d) Os sinais adicionais descritos no Anexo II a estas regras se aplicam às embarcações engajadas em pesca a pequena distância de outras embarcações também engajadas na pesca.
- (e) Quando não engajada na pesca, uma embarcação de pesca não deve exibir as luzes e marcas prescritas nesta Regra, mas apenas aquelas prescritas para uma embarcação de seu comprimento.

REGRA 27

Embarcações sem Governo ou com Capacidade de Manobra Restrita

- (a) Uma embarcação sem governo deve exibir:
- (i) duas luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas;
 - (ii) duas esferas ou marcas semelhantes dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas;
 - (iii) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordos e uma luz de alcançado.
- (b) Uma embarcação com capacidade de manobra restrita, exceto uma embarcação engajada em operações de remoção de minas, deve exibir:
- (i) três luzes circulares dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas. As luzes superior e inferior deverão ser encarnadas e a do meio branca;
 - (ii) três marcas dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas, sendo a superior e a inferior esferas e a do meio uma marca em forma de losango;
 - (iii) quando com seguimento, além das luzes prescritas no subparágrafo (I), luz ou luzes de mastro, luzes de bordos e uma luz de alcançado;
 - (iv) quando fundeada, além das luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (I) e (II), a luz, luzes ou marcas prescritas na Regra 30.
- (c) Uma embarcação de propulsão mecânica, engajada em uma operação de reboque, com restrição severa em sua capacidade de alterar o rumo do dispositivo do reboque, deve, além das luzes ou marcas prescritas na Regra 24 (a), exibir as luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (b) (I) e (II) desta Regra.

- (ii) when there is outlying gear extending more than 150 m horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (d) The additional signals described in annex II to these Regulations apply to a vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing.
- (e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

Rule 27

Vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre

- (a) A vessel not under command shall exhibit:
- (i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;
 - (ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in mine clearance operations, shall exhibit:
- (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
 - (ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;
 - (iii) when making way through the water, a masthead light or lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in subparagraph (i);
 - (iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.
- (c) A power-driven vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in Rule 24(a), exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraphs (b)(i) and (ii) of this Rule.

- (d) Uma embarcação engajada em operações submarinas ou de dragagem, com capacidade de manobra restrita, deve exibir as luzes e marcas prescritas nos subparágrafos (I), (II) e (III) desta Regra, e quando existir uma obstrução deve exibir adicionalmente:
 - (i) duas luzes circulares encarnadas ou duas esferas, dispostas em linha vertical para indicar o bordo onde se encontra a obstrução;
 - (ii) duas luzes circulares verdes ou duas marcas, em forma de losango, dispostas em linha vertical para indicar o bordo pelo qual outra embarcação poderá passar;
 - (iii) quando fundeada, deverá exibir as luzes ou marcas prescritas neste parágrafo em lugar das prescritas na Regra 30.
- (e) Sempre que o porte de uma embarcação engajada em operações submarinas tornar impraticável a exibição de todas as luzes e marcas prescritas no parágrafo (d) desta Regra, deve exibir:
 - (i) três luzes circulares, em linha vertical, onde possam melhor ser vistas. As luzes superior e inferior devem ser encarnadas e a central deve ser branca;
 - (ii) uma réplica exata da bandeira “A” do Código Internacional de Sinais, altura mínima de 1 metro. Devem ser tomadas precauções a fim de assegurar sua visibilidade em todos os setores.
- (f) Uma embarcação engajada em operações de remoção de minas deve, além das luzes prescritas para embarcação de propulsão mecânica na Regra 23, ou as luzes ou a marca para uma embarcação fundeada prescritas, como apropriado, na Regra 30, exibir três luzes circulares verdes ou três esferas. Uma dessas luzes ou marcas deverá ser exibida próxima do tope do mastro de vante e as outras duas, uma em cada lado da verga do mesmo mastro. Estas luzes ou marcas indicam que é perigoso a outra embarcação aproximar-se a menos de 1.000 metros da embarcação que está efetuando a remoção de minas.
- (g) Embarcações de comprimento inferior a 12 metros, exceto aquelas engajadas em operações submarinas, não serão obrigadas a exibir as luzes e as marcas prescritas nesta Regra.
- (h) Os sinais prescritos nesta Regra não são sinais de embarcações em perigo e necessitando de assistência. Tais sinais constam do Anexo IV, deste Regulamento.

REGRA 28

Embarcações Restritas devido ao seu Calado

Uma embarcação restrita devido ao seu calado pode, além das luzes prescritas para embarcações de propulsão mecânica na Regra 23, exibir três luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical, ou uma marca constituída por um cilindro, onde melhor possam ser vistas.

REGRA 29

Embarcações de Praticagem

- (a) Uma embarcação engajada em serviço de praticagem deve exibir:
 - (i) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, a superior branca e a inferior encarnada, situadas no ou próximo do tope do mastro;

- (d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in subparagraphs (b)(i), (ii) and (iii) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:
 - (i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;
 - (ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;
 - (iii) when at anchor, the lights or shapes prescribed in this paragraph instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.
- (e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit all lights and shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, the following shall be exhibited:
 - (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
 - (ii) a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 m in height. Measures shall be taken to ensure its all-round visibility.
- (f) A vessel engaged in mine clearance operations shall in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23 or to the lights or shape prescribed for a vessel at anchor in Rule 30 as appropriate, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach within 1000 m of the mine clearance vessel.
- (g) Vessels of less than 12 m in length, except those engaged in diving operations, shall not be required to exhibit the lights and shapes prescribed in this Rule.
- (h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in annex IV to these Regulations.

Rule 28

Vessels constrained by their draught

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

Rule 29

Pilot vessels

- (a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:
 - (i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;

- (ii) quando em movimento, adicionalmente, luzes de bordos e uma luz de alcançado;
 - (iii) quando fundeada, além das luzes prescritas no subparágrafo (I), a luz, as luzes ou marca prescritas na Regra 30 para embarcações fundeadas.
- (b) Quando não engajadas em serviços de praticagem, uma embarcação de praticagem deve exibir as luzes ou marcas prescritas para uma embarcação semelhante de seu comprimento.

REGRA 30

Embarcações Fundeadas ou Encalhadas

- (a) Uma embarcação fundeada deve exibir, onde melhor possam ser vistas:
- (i) na parte de vante, uma luz circular branca ou uma esfera;
 - (ii) na/ou próximo da popa e a um nível mais abaixo que a luz requerida pelo subparágrafo (I), uma luz circular branca.
- (b) Uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros pode exibir uma luz circular branca onde melhor possa ser vista, em lugar das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra.
- (c) Uma embarcação fundeada pode, e uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros deve, utilizar ainda todas as luzes de fainas, ou equivalentes, disponíveis, para iluminar seus conveses.
- (d) Uma embarcação encalhada deve exibir as luzes prescritas no parágrafo (a) ou (b) desta Regra e, adicionalmente, onde melhor possam ser vistas:
- (I) duas luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical;
 - (II) três esferas dispostas em linha vertical;
- (e) Uma embarcação de comprimento inferior a 7 metros não será obrigada a exibir as luzes ou marca prescritas nos parágrafos (a) e (b) desta Regra quando fundeada fora de/ou das proximidades de um canal estreito, uma via de acesso, um fundeadouro ou rotas normalmente utilizadas por outras embarcações.
- (f) Uma embarcação com menos de 12 metros de comprimento, quando encalhada, não será obrigada a exibir as luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (d) (I) e (II) desta Regra.

REGRA 31

Hidroaviões

Quando for impossível para um hidroavião ou para uma nave de vôo rasante exibir as luzes e marcas com as características ou nas posições prescritas nas Regras desta parte, ela deverá exibir luzes e marcas com características, e em posições, tão semelhantes quanto possível.

- (ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;
 - (iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in subparagraph (i), the light, lights or shape prescribed in Rule 30 for vessels at anchor.
- (b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

Rule 30

Anchored vessels and vessels aground

- (a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:
- (i) in the fore part, an all-round white light or one ball;
 - (ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in subparagraph (i), an all-round white light.
- (b) A vessel of less than 50 m in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.
- (c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 m and more in length, shall also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.
- (d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:
- (i) two all-round red lights in a vertical line;
 - (ii) three balls in a vertical line.
- (e) A vessel of less than 7 m in length, when at anchor, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shape prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Rule.
- (f) A vessel of less than 12 m in length, when aground, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraphs (d)(i) and (ii) of this Rule.

Rule 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane or a WIG craft to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions described in the Rules of this part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

PARTE D - SINAIS SONOROS E LUMINOSOS

REGRA 22

Definições

- (a) A palavra “apito” significa qualquer dispositivo de sinalização sonora capaz de produzir os sons curtos e longos prescritos e que atenda às especificações contidas no Anexo III a este Regulamento.
- (b) O termo “apito curto” significa um som de duração aproximada de 1 segundo.
- (c) O termo “apito longo” significa um som de duração de 4 a 6 segundos.

REGRA 33

Equipamentos para Sinais Sonoros

- (a) Uma embarcação de comprimento igual ou superior a 12 metros deverá ser equipada com um apito; uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros, deverá ser equipada com um sino, além de um apito; e uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, deverá, além disto, ser dotada de um gongo, cujo tom e som não possam ser confundidos com o do sino. O apito, o sino e o gongo deverão atender às especificações contidas no Anexo III deste regulamento. O sino, ou o gongo, ou ambos, podem ser substituídos por outros equipamentos que possuam respectivamente as mesmas características sonoras, desde que o acionamento manual dos sinais prescritos seja sempre possível.
- (b) Uma embarcação de comprimento inferior a 12 metros não será obrigada a ter os equipamentos de sinalização sonora prescritos no parágrafo (a) desta Regra, mas se não os tiver, deverá possuir dispositivos capazes de produzir um sinal sonoro eficaz.

REGRA 34

Sinais de Manobra e Sinais de Advertência

- (a) Quando as embarcações estão no visual umas das outras, uma embarcação de propulsão mecânica que esteja manobrando como autorizado ou determinado nestas Regras deve indicar essa manobra através dos seguintes sinais de seu apito:
 - um apito curto para indicar “estou guinando para boreste”;
 - dois apitos curtos para indicar “estou guinando para bombordo”;
 - três apitos curtos para indicar “estou dando a ré”;
- (b) Qualquer embarcação pode suplementar os sinais de apito prescritos no parágrafo (a) desta Regra com sinais luminosos, repetidos apropriadamente durante a execução da manobra;
 - (i) estes sinais luminosos terão os seguintes significados:
 - um lampejo para indicar “estou guinando para boreste”;
 - dois lampejos para indicar “estou guinando para bombordo”;
 - três lampejos para indicar “estou dando a ré”;

PART D – SOUND AND LIGHT SIGNALS

Rule 32

Definitions

- (a) The word *whistle* means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in annex III to these Regulations.
- (b) The term *short blast* means a blast of about one second's duration.
- (c) The term *prolonged blast* means a blast of from four to six seconds' duration.

Rule 33

Equipment for sound signals

- (a) A vessel of 12 m or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of 20 m or more in length shall be provided with a bell in addition to a whistle, and a vessel of 100 m or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.
- (b) A vessel of less than 12 m in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

Rule 34

Manoeuvring and warning signals

- (a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:
 - one short blast to mean "I am altering my course to starboard";
 - two short blasts to mean "I am altering my course to port";
 - three short blasts to mean "I am operating astern propulsion".
- (b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:
 - (i) these light signals shall have the following significance:
 - one flash to mean "I am altering my course to starboard";
 - two flashes to mean "I am altering my course to port";
 - three flashes to mean "I am operating astern propulsion";

- (ii) a duração de cada lampejo deve ser de cerca de um segundo; o intervalo de tempo entre cada lampejo deve ser de cerca de um segundo; e o intervalo de tempo entre sinais sucessivos não deve ser inferior a dez segundos;
 - (iii) quando instalado, este sinal deve ser constituído por uma luz circular branca visível à distância mínima de 5 milhas e deve atender às provisões do Anexo I deste Regulamento.
- (c) Quando, no visual uma da outra, em um canal estreito ou via de acesso:
 - (i) uma embarcação que tem a intenção de ultrapassar outra deve, de acordo com a Regra 9 (e) (I), indicar sua intenção pelos seguintes sinais de seu apito:
 - dois apitos longos seguidos de um apito curto para indicar:
“tenho a intenção de ultrapassá-lo por seu boreste”;
 - dois apitos longos seguidos por dois apitos curtos para indicar:
“tenho a intenção de ultrapassá-lo por seu bombordo”;
 - (ii) a embarcação a ser ultrapassada, quando manobrar de acordo com a Regra 9 (e) (I), deve indicar sua concordância através do seguinte sinal de seu apito:
 - um apito longo, um curto, um longo e um curto, nesta ordem.
- (d) Quando embarcações, no visual uma da outra, se aproximam e, por qualquer motivo, uma das embarcações não consegue entender as intenções da manobra da outra, ou está em dúvida quanto à suficiência da manobra empreendida pela outra para evitar abalroamento, a embarcação em dúvida deve indicar imediatamente esta dúvida através de pelo menos cinco apitos curtos e rápidos. Este sinal pode ser suplementado com um sinal luminoso composto de um mínimo de cinco lampejos curtos e rápidos.
- (e) Quando uma embarcação estiver se aproximando de uma curva ou de uma área de um canal estreito ou via de acesso onde outras embarcações podem estar ocultas devido a obstáculos, ela deve soar um apito longo. Este sinal deve ser respondido com um apito longo por qualquer embarcação que o tenha ouvido, que se esteja aproximando do outro lado da curva ou detrás da obstrução.
- (f) Se uma embarcação estiver equipada com apitos distanciados de mais de 100 metros entre si, apenas um único deverá ser usado, para emitir sinais de manobra e sinais de advertência.

REGRA 35

Sinais Sonoros em Visibilidade Restrita

Dentro ou nas proximidades de uma área de visibilidade restrita, seja dia ou noite, os sinais prescritos nesta Regra devem ser usados como se seguem:

- (a) uma embarcação de propulsão mecânica com seguimento deve soar, em intervalos não superiores a 2 minutos, um apito longo;

- (ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;
 - (iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of annex I to these Regulations.
- (c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:
- (i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9(e)(i) indicate her intention by the following signals on her whistle:
 - two prolonged blasts followed by one short blast to mean “I intend to overtake you on your starboard side”;
 - two prolonged blasts followed by two short blasts to mean “I intend to overtake you on your port side”.
 - (ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9(e)(i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
 - one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.
- (d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.
- (e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.
- (f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 m, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

Rule 35

Sound signals in restricted visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

- (a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.

- (b)** uma embarcação de propulsão mecânica sob máquinas, mas parada e sem seguimento, deve soar, intervalos não superiores a 2 minutos, dois apitos longos sucessivos separados por intervalos de cerca de 2 segundos;
- (c)** uma embarcação sem governo, uma embarcação com capacidade de manobra restrita, uma embarcação restrita devido a seu calado, uma embarcação a vela, uma embarcação engajada na pesca e uma embarcação rebocando ou empurrando outra embarcação devem, em lugar dos sinais prescritos nos parágrafos (a) ou (b) desta Regra, soar, a intervalos não superiores a 2 minutos, três apitos sucessivos, sendo o primeiro longo e os dois seguintes, curtos;
- (d)** uma embarcação em operação de pesca, quando fundeada, e uma embarcação com capacidade de manobra limitada, quando realizando seu trabalho em fundeio, deverão, ao invés dos sinais prescritos no parágrafo (g) desta Regra, emitir sinal sonoro prescrito no parágrafo (c) desta Regra;
- (e)** uma embarcação rebocada ou, se houver mais de uma embarcação rebocada, a última do reboque, se guarnecida, deve soar, a intervalos não superiores a 2 minutos, quatro apitos sucessivos, sendo o primeiro longo e os três seguintes curtos. Se possível este sinal deve ser soado imediatamente após o sinal emitido pelo rebocador;
- (f)** quando um embarcação empurradora e uma embarcação empurrada por antevante estão ligadas rigidamente, formando uma unidade integrada, elas devem ser consideradas como uma embarcação de propulsão mecânica e devem emitir os sinais prescritos nos parágrafos (a) ou (b) desta Regra;
- (g)** uma embarcação fundeada deve soar rapidamente o sino durante cerca de 5 segundos, a intervalos não superiores a um minuto. Em uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, o sino deve ser soado a vante e, imediatamente após o sino, deve ser soado rapidamente o gongo, à ré, durante cerca de 5 segundos. Além disso, uma embarcação fundeada pode soar três apitos sucessivos, sendo um curto, um longo e um curto, para indicar sua posição e advertir uma embarcação que se aproxima quanto à possibilidade de um abalroamento;
- (h)** uma embarcação encalhada deve soar o sino e, se determinado, o gongo, como prescrito no parágrafo (g) desta Regra, e, além disso, deve emitir três batidas de sino separadas e distintas, imediatamente antes e após as batidas rápidas do sino. Pode, adicionalmente, emitir um sinal de apito apropriado;
- (i)** uma embarcação de comprimento igual ou superior a 12 metros, mas inferior a 20 metros, não deverá ser obrigada a soar os sinais de sino prescritos nos parágrafos (g) e (h) desta Regra. Entretanto, se não o fizer, deverá emitir algum outro sinal sonoro eficiente, a intervalos não superiores a 2 minutos.
- (j)** uma embarcação de comprimento inferior a 12 metros não é obrigada a emitir os sinais supramencionados, mas, se não o fizer, deve emitir outros sinais sonoros eficazes, a intervalos não superiores a 2 minutos;

- (b)** A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.
- (c)** A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.
- (d)** A vessel engaged in fishing, when at anchor, and a vessel restricted in her ability to manoeuvre when carrying out her work at anchor, shall instead of the signals prescribed in paragraph (g) of this Rule sound the signal prescribed in paragraph (c) of this Rule.
- (e)** A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.
- (f)** When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.
- (g)** A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 m or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.
- (h)** A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (g) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.
- (i)** A vessel of 12 m or more but less than 20 m in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in paragraphs (g) and (h) of this Rule. However, if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.
- (j)** A vessel of less than 12 m in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

- (k) uma embarcação de praticagem, quando engajada em serviço de praticagem, pode, além dos sinais prescritos nos parágrafos (a), (b) ou (g) desta Regra, soar um sinal de identificação formado por quatro apitos curtos.

REGRA 36

Sinais Para Chamar a Atenção

Caso seja necessário atrair a atenção de outra embarcação, qualquer embarcação pode emitir sinais sonoros ou luminosos que não possam ser confundidos com qualquer outro sinal autorizado nestas Regras, ou pode dirigir o fecho de seu holofote sobre a direção do perigo, de tal maneira que não perturbe qualquer embarcação. Qualquer luz destinada a atrair a atenção de uma outra embarcação deverá ser tal que não possa ser confundida com qualquer outra de auxílio à navegação. Para os fins desta Regra, a utilização de luzes intermitentes de grande intensidade ou de luzes rotativas, tais como as luzes estroboscópicas, devem ser evitadas.

REGRA 37

Sinais de Perigo

Quando uma embarcação se encontra em perigo e necessita de auxílio deverá usar ou exibir os sinais descritos no Anexo IV a este Regulamento.

- (k) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (g) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

Rule 36

Signals to attract attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel. Any light to attract the attention of another vessel shall be such that it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high-intensity intermittent or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided.

Rule 37

Distress signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals described in annex IV to these Regulations.

PARTE E – ISENÇÕES

REGRA 38

Isenções

Desde que atenda ao determinado no Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar, 1960, qualquer embarcação (ou classe de embarcações) cuja quilha foi batida, ou que se encontra em estágio de construção correspondente, antes da data de entrada em vigor deste Regulamento, pode ser isentada de cumpri-lo como segue:

- (a) até quatro anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, da instalação de luzes com os alcances prescritos na Regra 22;
- (b) até quatro anos após a data de entrada em vigor do presente Regulamento, da instalação de luzes com as especificações de cor como prescrito na Seção 7 do Anexo I deste Regulamento;
- (c) Isenção permanente do reposicionamento das luzes, resultante da conversão do sistema britânico para o sistema métrico e do arredondamento das medidas;
- (d) (i) Isenção permanente do reposicionamento das luzes do mastro de embarcações de comprimento inferior a 150 metros, resultante das prescrições da Seção 3 (a) do Anexo I deste Regulamento;

(ii) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, do reposicionamento das luzes de mastro de embarcações de comprimento igual ou superior a 150 metros, resultantes das prescrições da Seção 3 (a) do Anexo I deste Regulamento.
- (e) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, do reposicionamento das luzes de mastro, resultante das prescrições da Seção 2 (b) do Anexo I deste Regulamento;
- (f) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, do reposicionamento das luzes de bordos, resultantes das prescrições das Seções 2 (g) e 3 (b) do Anexo I deste Regulamento;
- (g) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, das especificações do material de sinalização sonora prescritas no Anexo III deste Regulamento;
- (h) isenção permanente do reposicionamento das luzes circulares decorrentes da prescrição da Seção 9 (b) do Anexo I deste Regulamento.

PART E – EXEMPTIONS

Rule 38

Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

- (a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in section 7 of annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.
- (d)
 - (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 m in length, resulting from the prescriptions of section 3(a) of annex I to these Regulations, permanent exemption.
 - (ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 m or more in length, resulting from the prescriptions of section 3(a) of annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of section 2(b) of annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of sections 2(g) and 3(b) of annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (g) The requirements for sound signal appliances prescribed in annex III to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (h) The repositioning of all-round lights resulting from the prescription of section 9(b) of annex I to these Regulations, permanent exemption.

ANEXO I

POSICIONAMENTO E DETALHES TÉCNICOS DE LUZES E MARCAS

1 - Definição

O termo “altura acima do casco” significa a altura acima do convés corrido superior. Essa altura deverá ser medida na vertical, a partir da posição da luz.

2 - Posicionamento e espaçamento vertical das luzes

- (a) Em uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros, as luzes de mastros devem ser posicionados como se segue:
 - (i) a luz de mastro de vante ou, se houver apenas uma luz de mastro, esta, a uma altura acima do casco não inferior a 6 metros, e, caso a boca da embarcação exceda 6 metros, a uma altura acima do casco não inferior à boca, não sendo necessário, entretanto, que esta luz seja posicionada a uma altura acima do casco superior a 12 metros;
 - (ii) quando houver duas luzes de mastro, a de ré deve estar posicionada a uma altura pelo menos 4,5 metros verticalmente mais alta que a de vante.
- (b) A separação vertical das luzes de mastro de embarcações de propulsão mecânica deve ser tal que, em todas as condições normais de compasso, a luz de ré seja vista sobre e separada da luz de vante a uma distância de 1000 metros da proa, quando vistas do nível do mar;
- (c) A luz de mastro de uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento igual ou superior a 12 metros, mas inferior a 20 metros, deve ser posicionada a uma altura não inferior a 2,5 metros acima do nível da borda;
- (d) Uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento inferior a 12 metros pode ter sua luz mais alta posicionada a uma altura inferior a 2,5 metros acima do nível da borda. Entretanto, quando além das luzes de bordos e da luz de alcançado ou da luz circular prescrita na Regra 23 (c) (I) tiver uma luz de mastro, essa luz de mastro ou luz circular deverá ser posicionada em uma altura de pelo menos 1 metro acima das luzes de bordos;
- (e) Uma das duas ou três luzes de mastro prescritas para uma embarcação de propulsão mecânica, quando engajada em reboque ou empurra de outra embarcação, deve ser posicionada no mesmo local da luz do mastro de vante ou da luz do mastro de ré, desde que, se colocada no mastro de ré, a luz inferior do mastro de ré esteja pelo menos 4,5 metros mais elevada do que a luz do mastro de vante.

Annex I

Positioning and technical details of lights and shapes

1 Definition

The term *height above the hull* means height above the uppermost continuous deck. This height shall be measured from the position vertically beneath the location of the light.

2 Vertical positioning and spacing of lights

- (a) On a power-driven vessel of 20 m or more in length the masthead lights shall be placed as follows:
 - (i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 m, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 m, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 m;
 - (ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 m vertically higher than the forward one.
- (b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1000 m from the stem when viewed from sea-level.
- (c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 m but less than 20 m in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 m.
- (d) A power-driven vessel of less than 12 m in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 m above the gunwale. When, however, a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight or the all-round light prescribed in Rule 23(d)(i) is carried in addition to sidelights, then such masthead light or all-round light shall be carried at least 1 m higher than the sidelights.
- (e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as either the forward masthead light or the after masthead light; provided that, if carried on the aftermast, the lowest after masthead light shall be at least 4.5 m vertically higher than the forward masthead light.

- (f)
 - (i) a luz ou as luzes de mastro prescritas na Regra 23 (a) deverão ser posicionadas de modo a ficarem acima e livres de todas as demais luzes e obstruções, exceto no caso descrito no subparágrafo (II);
 - (ii) quando for impraticável a colocação das luzes circulares previstas na Regra 27 (b) (I) ou na Regra 28, abaixo das luzes do mastro, elas podem ser posicionadas acima da luz ou das luzes do mastro de ré ou, sobre um plano vertical, entre a luz ou as luzes do mastro de vante e a luz ou luzes do mastro de ré, desde que, neste último caso, sejam cumpridas as prescrições da Seção 3 (c) deste Anexo.
- (g) As luzes de bordos de uma embarcação de propulsão mecânica devem ser posicionadas a uma altura acima do casco não superior a três quartos da altura da luz de mastro de vante. Não devem ser posicionadas tão baixo que possam sofrer interferência das luzes de convés.
- (h) Quando as luzes de bordos de uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento inferior a 20 metros forem combinadas em uma única lanterna, esta será posicionada a pelo menos 1 metro abaixo da luz de mastro;
- (i) Quando as Regras prescreverem duas ou três luzes posicionadas em linha vertical, seu espaçamento deve ser como segue:
 - (i) em embarcações de comprimento igual ou superior a 20 metros, o espaçamento destas luzes não deve ser inferior a 2 metros e, exceto quando for necessária uma luz de reboque, a altura acima do casco da luz inferior não deve ser menor que 4 metros;
 - (ii) em embarcações de comprimento inferior a 20 metros, o espaçamento destas luzes não deve ser inferior a 1 metro e, exceto quando for necessária uma luz de reboque, a altura acima do nível da borda da luz inferior não deve ser menor que 2 metros;
 - (iii) quando forem usadas três luzes, o espaçamento entre elas deve ser igual.
- (j) A luz inferior das luzes circulares prescritas para um embarcação, quando engajada na pesca, deve ser posicionada a uma altura acima das luzes de bordos não inferior ao dobro do espaçamento entre as duas luzes verticais;
- (k) quando forem usadas duas luzes de fundeio, a de vante, prescrita na Regra 30 (a) (I) deve ser posicionada pelo menos 4,5 metros acima da de ré. Em uma embarcação de comprimento igual ou superior a 50 metros, a luz de fundeio de vante deve ser posicionada a uma altura acima do casco não inferior a 6 metros.

3 - Posicionamento e espaçamento horizontal das luzes

- (a) Quando forem prescritas duas luzes de mastro para embarcações de propulsão mecânica, a distância horizontal entre elas não deve ser inferior à metade do comprimento da embarcação, mas não necessita ser superior a 100 metros. A luz de mastro de vante não deve ser posicionada a uma distância da roda de proa superior a um quarto do comprimento da embarcação;
- (b) Em uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento igual ou superior a 20 metros, as luzes dos bordos não devem ser posicionadas adiante das luzes de mastro de vante. Elas devem ser posicionadas nos bordos ou próximas deles;

- (f)
 - (i) The masthead light or lights prescribed in Rule 23(a) shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions except as described in subparagraph (ii).
 - (ii) When it is impracticable to carry the all-round lights prescribed by Rule 27(b)(i) or Rule 28 below the masthead lights, they may be carried above the after masthead light(s) or vertically in between the forward masthead light(s) and after masthead light(s), provided that in the latter case the requirement of section 3(c) of this annex shall be complied with.
- (g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.
- (h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 m in length, shall be placed not less than 1 m below the masthead light.
- (i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:
 - (i) on a vessel of 20 m in length or more such lights shall be spaced not less than 2 m apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 4 m above the hull;
 - (ii) on a vessel of less than 20 m in length such lights shall be spaced not less than 1 m apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 2 m above the gunwale;
 - (iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.
- (j) The lower of the two all-round lights prescribed for a vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.
- (k) The forward anchor light prescribed in Rule 30(a)(i), when two are carried, shall not be less than 4.5 m above the after one. On a vessel of 50 m or more in length this forward anchor light shall be placed at a height of not less than 6 m above the hull.

3 Horizontal positioning and spacing of lights

- (a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 m. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.
- (b) On a power-driven vessel of 20 m or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.

- (c) Quando as luzes prescritas na Regra 27 (b) (I) ou na Regra 28 são posicionadas verticalmente entre a luz ou luzes do mastro de vante e a luz ou luzes do mastro de ré, estas luzes circulares devem ser colocadas a uma distância horizontal não inferior a 2 metros do eixo longitudinal da embarcação, no sentido transversal;
- (d) Quando somente uma luz de mastro for prevista para embarcação de propulsão mecânica, essa luz deve ficar situada à vante do meio do navio, exceto para embarcações de menos de 20 metros, que não precisam exibir essa luz nessa posição, mas devem exibi-la o mais à vante que for possível.

4 - Detalhes de posicionamento de luzes indicadoras de direção para embarcações de pesca, dragas e embarcações engajadas em operações submarinas

- (a) A luz indicadora da direção em que se encontra disparado o aparelho de pesca de uma embarcação engajada na pesca, como prescrito na Regra 26 (c) (II), deve ser posicionada a uma distância horizontal de 2 a 6 metros das duas luzes circulares encarnada e branca. Sua altura não deve ser superior à da luz circular branca prescrita na Regra 26 (c) (I) e não deve ser inferior à das luzes dos bordos;
- (b) As luzes e marcas empregadas por uma embarcação engajada em operações de dragagem ou submarinas para indicar o bordo obstruído e/ou o bordo de passagem livre, como prescrito na Regra 27 (d) (I) e (II), devem ser exibidas a uma distância horizontal máxima praticável mas, em nenhum caso, a menos de 2 metros das luzes e marcas prescritas na Regra 27 (b) (I) e (II). Em nenhum caso a mais alta destas luzes ou marcas deve ser posicionada a uma altura maior que a mais baixa das três luzes ou marcas previstas na Regra 27 (b) (I) e (II).

5 - Anteparas para luzes de bordos

As luzes de bordos das embarcações de comprimento igual ou superior a 20 metros devem ser dotadas, pela parte interna da embarcação, de anteparas pintadas com tinta preta fosca, de acordo com os requisitos da Seção 9 deste Anexo. As luzes de bordos das embarcações com menos de 20 metros de comprimento, se necessário para atender aos requisitos de Seção 9 deste Anexo, devem ser dotadas, pela parte interna da embarcação, com anteparas pintadas com tinta preta fosca. Com uma lanterna combinada, usando um só filamento vertical e uma divisão muito estreita entre as seções verde e encarnada, não há necessidade de anteparas externas.

6 – Marcas

- (a) As marcas devem ser pretas e devem ter as seguintes dimensões:
 - (i) uma esfera deve ter diâmetro não inferior a 0,6 metro;
 - (ii) um cone deve ter o diâmetro da base de pelo menos 0,6 metro e a altura igual ao seu diâmetro;
 - (iii) um cilindro deve ter o diâmetro de pelo menos 0,6 metro e a altura igual ao dobro de seu diâmetro;
 - (iv) uma marca em forma de losango deve consistir de dois cones como definidos em (II) acima, possuindo uma base comum.

- (c) When the lights prescribed in Rule 27(b)(i) or Rule 28 are placed vertically between the forward masthead light(s) and the after masthead light(s) these all-round lights shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 m from the fore-and-aft centreline of the vessel in the athwartship direction.
- (d) When only one masthead light is prescribed for a power-driven vessel, this light shall be exhibited forward of amidships; except that a vessel of less than 20 m in length need not exhibit this light forward of amidships but shall exhibit it as far forward as is practicable.

4 Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations

- (a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26(c)(ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 m and not more than 6 m away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26(c)(i) and not lower than the sidelights.
- (b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27(d)(i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 m, from the lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii).

5 Screens for sidelights

The sidelights of vessels of 20 m or more in length shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of section 9 of this annex. On vessels of less than 20 m in length the sidelights, if necessary to meet the requirements of section 9 of this annex, shall be fitted with inboard matt black screens. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6 Shapes

- (a) Shapes shall be black and of the following sizes:
 - (i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 m;
 - (ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 m and a height equal to its diameter;
 - (iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 m and a height of twice its diameter;
 - (iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

- (b) A distância vertical entre as marcas deve ser no mínimo de 1,5 metro;
- (c) Em uma embarcação de comprimento inferior a 20 metros podem ser usadas marcas de dimensões menores, mas proporcionais ao porte da embarcação, podendo o espaçamento ser reduzido de forma correspondente.

7 - Especificação de cores para luzes

A cromaticidade de todas as luzes de navegação deve estar de acordo com os padrões abaixo, que se encontram dentro dos limites indicados pelo diagrama de cromaticidade para cada cor pela Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

Os limites de zona de cada cor são dados pelas coordenadas dos vértices dos ângulos, que são os seguintes:

(i) Branco

x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382

(ii) Verde

x	0,028	0,009	0,300	0,203
y	0,385	0,723	0,511	0,356

(iii) Encarnado

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259

(iv) Amarelo

x	0,612	0,618	0,575	0,575
y	0,382	0,382	0,425	0,406

8 - Intensidade das luzes

- (a) A intensidade luminosa mínima das luzes deve ser calculada pela fórmula:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

I é a intensidade luminosa em candelas, nas condições de serviço.

T é o fator - limite 2×10^{-7} lux,

D é a distância de visibilidade (alcance luminoso da luz) em milhas marítimas,

K é o coeficiente de transmissibilidade da atmosfera. Para as luzes prescritas, o valor de **K** deve ser 0,8, correspondendo à visibilidade meteorológica de cerca de 13 milhas marítimas.

- (b) A tabela a seguir fornece uma seleção dos valores obtidos pela fórmula:

- (b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 m.
- (c) In a vessel of less than 20 m in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7 Colour specification of lights

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

(i) *White*

x	0.525	0.525	0.452	0.310	0.310	0.443
y	0.382	0.440	0.440	0.348	0.283	0.382

(ii) *Green*

x	0.028	0.009	0.300	0.203
y	0.385	0.723	0.511	0.356

(iii) *Red*

x	0.680	0.660	0.735	0.721
y	0.320	0.320	0.265	0.259

(iv) *Yellow*

x	0.612	0.618	0.575	0.575
y	0.382	0.382	0.425	0.406

8 Intensity of lights

- (a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula:

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

where I is luminous intensity in candelas under service conditions,

T is threshold factor 2×10^{-7} lux,

D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,

K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K shall be 0.8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

- (b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table:

Distância de visibilidade (alcance luminoso) da luz em milhas náuticas	Intensidade luminosa da luz em candelas para K = 0,8
D	I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Nota: Deve-se limitar a intensidade luminosa máxima das luzes de navegação, a fim de evitar reflexos excessivos. Para esse fim não será usado um controle variável da intensidade da luminosidade.

9 - Setores horizontais

- (a) (i) As luzes de bordos instaladas nas embarcações devem exibir a intensidade mínima requerida para vante. As intensidades têm que diminuir até atingirem valor praticamente nulo entre 1 grau e 3 graus além dos setores prescritos.
- (ii) Para as luzes de alcançado e para as luzes de mastro, assim como para as luzes de bordos no limite do setor de visibilidade situado a 22,5 graus por ante-a-ré do través, as intensidades mínimas requeridas devem ser mantidas sobre o arco do horizonte até 5 graus dentro dos limites dos setores prescritos na Regra 21. A partir de 5 graus dentro dos setores prescritos, a intensidade pode decrescer de 50% até os limites prescritos; deve decrescer continuamente para alcançar valor praticamente nulo a não mais de 5 graus além dos setores prescritos.
- (b) (i) Luzes circulares devem ser posicionadas de modo a não serem obscurecidas por mastros, mastaréis ou estruturas em setores angulares superiores a 6 graus, exceto as luzes de fundeio, prescritas na Regra 30, que não necessitam ser posicionadas a alturas impraticáveis acima do casco.
- (ii) Se for impraticável cumprir com o parágrafo (b) (I) acima exibindo apenas uma luz circular, então deverão ser usadas duas luzes circulares de tal modo que pareçam uma só a uma distância de uma milha.

10 - Setores verticais

- (a) Os setores verticais das luzes elétricas, uma vez instalados, com exceção de embarcações a vela em movimento, devem assegurar:
- (i) que pelo menos a intensidade mínima requerida seja mantida em todos os ângulos de 5 graus acima a 5 graus abaixo da horizontal;
- (ii) que pelo menos 60% da intensidade mínima requerida sejam mantidos de 7,5 graus acima a 7,5 graus abaixo da horizontal.

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles <i>D</i>	Luminous intensity of light in candelas for <i>K</i> = 0.8 <i>I</i>
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare. This shall not be achieved by a variable control of the luminous intensity.

9 Horizontal sectors

- (a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel shall show the minimum required intensities. The intensities shall decrease to reach practical cut-off between 1° and 3° outside the prescribed sectors.
- (ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5° abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5° within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5° within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50% up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5° outside the prescribed sectors.
- (b) (i) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6°, except anchor lights prescribed in Rule 30, which need not be placed at an impracticable height above the hull.
- (ii) If it is impracticable to comply with paragraph (b)(i) of this section by exhibiting only one all-round light, two all-round lights shall be used suitably positioned or screened so that they appear, as far as practicable, as one light at a distance of one mile.

10 Vertical sectors

- (a) The vertical sectors of electric lights as fitted, with the exception of lights on sailing vessels underway, shall ensure that:
- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5° above to 5° below the horizontal;
- (ii) at least 60% of the required minimum intensity is maintained from 7.5° above to 7.5° below the horizontal.

- (b) No caso de embarcações a vela em movimento, os setores verticais de luzes elétricas, uma vez instalados, devem assegurar:
- (i) que pelo menos a intensidade mínima requerida seja mantida em todos os ângulos de 5 graus acima a 5 graus abaixo da horizontal;
 - (ii) que pelo menos 50% da intensidade mínima requerida sejam mantidos de 25 graus acima a 25 graus abaixo da horizontal.
- (c) No caso de luzes que não sejam elétricas, estas especificações devem ser cumpridas tanto quanto possível.

11 - Intensidade de luzes não elétricas

As luzes não elétricas devem estar tanto quanto possível de acordo com as intensidades mínimas, como especificado na Tabela da Seção 8 deste Anexo.

12 - Luz de manobra

Não obstante as prescrições do parágrafo 2 (f) deste Anexo, a luz de manobra descrita na Regra 34 (b) deve ser posicionada no mesmo plano longitudinal da luz ou luzes do mastro e, onde praticável, a uma altura mínima de 2 metros verticalmente acima da luz de mastro de vante, desde que ela não fique verticalmente a menos de 2 metros acima ou abaixo da luz de mastro de ré. Em uma embarcação equipada com apenas uma luz de mastro, a luz de manobra, se instalada, deve ser posicionada onde melhor possa ser vista, distanciada verticalmente no mínimo 2 metros da luz de mastro.

13 - Embarcação de alta velocidade *

- (a) A luz do mastro principal de embarcação de alta velocidade pode ser instalada a uma altura relativa à boca da embarcação menor do que a prescrita no parágrafo 2 (a) (I) deste Anexo, desde que o ângulo da base do triângulo isósceles, formado pelas luzes laterais e a do mastro principal, não seja inferior a 27 graus, quando esta estiver sendo vista em sua elevação mínima.
- (b) Em embarcação de alta velocidade de comprimento igual ou superior a 50 metros, a separação vertical entre a luz do mastro de vante e a do mastro principal, de 4,5 metros, prescrita no parágrafo 2 (a) (II) deste Anexo pode ser alterada, desde que esta distância não seja inferior ao valor estabelecido pela seguinte fórmula:

$$y = \frac{(a + 17 \psi) C}{1000} + 2$$

Onde: **y** - é a altura da luz de mastro principal acima da luz de mastro de vante, em metros;

a - é a altura da luz de mastro de vante acima da superfície da água em condição de operação, em metros;

ψ - é o compasso (trim) em condição de operação, em graus;

C - é a separação horizontal das luzes de mastro, em metros.

* Conforme definido no Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, 1994 e Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, 2000.

- (b) In the case of sailing vessels underway the vertical sectors of electric lights as fitted shall ensure that:
- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5° above to 5° below the horizontal;
 - (ii) at least 50% of the required minimum intensity is maintained from 25° above to 25° below the horizontal.
- (c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

11 Intensity of non-electric lights

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the table given in section 8 of this annex.

12 Manoeuvring light

Notwithstanding the provisions of paragraph 2(f) of this annex, the manoeuvring light described in Rule 34(b) shall be placed in the same fore-and-aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 m vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 m vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried, the manoeuvring light, if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 m vertically apart from the masthead light.

13 High-speed craft*

- (a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in paragraph 2(a)(i) of this annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.
- (b) On high-speed craft of 50 m or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4.5 m required by paragraph 2(a)(ii) of this annex may be modified provided that such distance shall not be less than the value determined by the following formula:

$$y = \frac{(a + 17 \Psi) C}{1000} + 2$$

- where: **y** is the height of the mainmast light above the foremast light in metres;
- a** is the height of the foremast light above the water surface in service condition in metres;
- Ψ** is the trim in service condition in degrees.
- C** is the horizontal separation of masthead lights in metres.

* Refer to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 and the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000.

14 - Aprovação

A construção de luzes e marcas e a instalação de luzes a bordo da embarcação devem satisfazer a autoridade competente do Estado cuja bandeira a embarcação estiver autorizada a arvorar.

14 Approval

The construction of lights and shapes and the installation of lights on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

ANEXO II

SINAIS ADICIONAIS PARA EMBARCAÇÕES DE PESCA PESCANDO MUITO PRÓXIMAS UMAS DAS OUTRAS

1 - Generalidades

As luzes aqui mencionadas, caso exibidas em consequência da Regra 26 (d), devem ser posicionadas onde melhor possam ser vistas. Devem ser separadas de no mínimo 0,9 metro, mas a um nível mais abaixo que as luzes prescritas na Regra 26 (b) (I) e (c) (I). As luzes devem ser circulares e visíveis à distância de pelo menos 1 milha, mas a distância menor que as luzes prescritas por estas Regras para embarcações de pesca.

2 - Sinais para embarcações de pesca de arrasto

- (a) Embarcações de 20 metros ou mais, quando engajadas em pesca de arrasto, seja usando aparelho para peixes demersos ou pesca pelágica, devem exibir:
- (i) quando lançando suas redes: duas luzes brancas em linha vertical;
 - (ii) quando recolhendo suas redes: uma luz branca sobre uma luz encarnada em linha vertical;
 - (iii) quando a rede se prendeu a uma obstrução: duas luzes encarnadas em linha vertical.
- (b) Embarcações de 20 metros ou mais, engajadas em pesca de arrasto conjugado pode exibir:
- (i) à noite, um farol dirigido para vante e na direção da outra embarcação do par;
 - (ii) quando lançando ou recolhendo suas redes ou quando suas redes se prendem a uma obstrução as luzes prescritas em 2 (a) acima.
- (c) Uma embarcação de 20 metros ou mais, engajada em pesca de arrasto, usando aparelho para peixes demersos ou pesca pelágica, ou engajadas aos pares em pesca de arrasto conjugado, pode exibir as luzes prescritas nos parágrafos (a) e (b) acima, como apropriado.

3 - Sinais para embarcações engajadas na pesca com rede de cerco

As embarcações engajadas na pesca com rede de cerco (traineiras) podem exibir duas luzes amarelas, em linha vertical. Estas luzes devem lampejar alternadamente a cada segundo e com períodos iguais de lampejo ou ocultação. Estas luzes podem ser exibidas apenas quando a embarcação está tolhida por seu aparelho de pesca.

Annex II

Additional signals for fishing vessels fishing in close proximity

1 General

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26(d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 m apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26(b)(i) and (c)(i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2 Signals for trawlers

- (a) Vessels of 20 m or more in length when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, shall exhibit:
- (i) when shooting their nets:
two white lights in a vertical line;
 - (ii) when hauling their nets:
one white light over one red light in a vertical line;
 - (iii) when the net has come fast upon an obstruction:
two red lights in a vertical line.
- (b) Each vessel of 20 m or more in length engaged in pair trawling shall exhibit:
- (i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;
 - (ii) when shooting or hauling their nets or when the nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2(a) above.
- (c) A vessel of less than 20 m in length engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear or engaged in pair trawling, may exhibit the lights prescribed in paragraphs (a) or (b) of this section, as appropriate.

3 Signals for purse seiners

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

ANEXO III

DETALHES TÉCNICOS DE APARELHOS DE SINALIZAÇÃO SONORA

Seção 1 - Apitos

(a) Frequências e alcance audível

A frequência fundamental do sinal deve situar-se entre os limites de 70 a 700 Hz. O alcance audível do sinal de um apito deve ser determinado pelas frequências acima, que podem incluir a frequência fundamental e/ou uma ou mais frequências mais altas dentro dos limites de 180 a 700 Hz (+/- 1%) para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros ou 180 - 2100 Hz (+/- 1%) para uma embarcação de comprimento inferior a 20 metros e que produzam os níveis de pressão sonora especificados no parágrafo 1 (c) abaixo.

(b) Limite das frequências fundamentais

A fim de assegurar uma grande variedade de características de apitos, a frequência fundamental de um apito deve estar situada entre os seguintes limites:

- (i) 70 a 200 Hz, para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 200 metros;
- (ii) 130 a 350 Hz, para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 75 metros, mas inferior a 200 metros;
- (iii) 250 a 700 Hz, para uma embarcação de comprimento inferior a 75 metros.

(c) Intensidade e alcance audível dos sinais sonoros

Um apito instalado numa embarcação deve produzir, na direção da sua intensidade máxima e à distância de 1 metro, um nível de pressão sonora, na banda de pelo menos 1/3 de oitava dentro dos limites de frequências de 180 a 700 Hz (+/- 1%) para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros ou de 180 a 2100 Hz (+/- 1%) para uma embarcação de comprimento inferior a 20 metros, de valor não inferior ao apropriado, fornecido na tabela a seguir:

Comprimento da embarcação em metros	Nível da banda de 1/3 de oitava a 1 metro, em dB, referido a $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Alcance audível em milhas náuticas
200 ou mais	143	2
75 mas inferior a 200	138	1,5
20 mas inferior a 75	130	1
inferior a 20	120 ^{*1} 115 ^{*2} 111 ^{*3}	0,5

*1 quando as frequências medidas estiverem entre os limites de 180 a 450 Hz.

*2 quando as frequências medidas estiverem entre os limites de 450 a 800 Hz.

*3 quando as frequências medidas estiverem entre os limites de 800 a 2100 Hz.

Annex III

Technical details of sound signal appliances

1 Whistles

(a) Frequencies and range of audibility

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70–700 Hz. The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180–700 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 m or more in length, or 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of less than 20 m in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1(c) below.

(b) Limits of fundamental frequencies

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:

- (i) 70–200 Hz, for a vessel 200 m or more in length;
- (ii) 130–350 Hz, for a vessel 75 m but less than 200 m in length;
- (iii) 250–700 Hz, for a vessel less than 75 m in length.

(c) Sound signal intensity and range of audibility

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 m from it, a sound pressure level in at least one $\frac{1}{3}$ -octave band within the range of frequencies 180–700 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 m or more in length, or 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of less than 20 m in length, of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	$\frac{1}{3}$ -octave band level at 1 m in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120*	0.5
	115 [†]	
	111 [‡]	

*1 When the measured frequencies lie within the range 180–450 Hz

*2 When the measured frequencies lie within the range 450–800 Hz

*3 When the measured frequencies lie within the range 800–2100 Hz

(d) Propriedades direcionais

O nível de pressão sonora de um apito direcional não deve ser mais de 4 dB menor do que o nível prescrito de pressão sonora sobre o eixo em qualquer direção do plano horizontal em ± 45 graus do eixo. Em qualquer outra direção no plano horizontal, o nível de pressão sonora não deve ser mais de 10 dB menor do que o nível prescrito de pressão sobre o eixo, de forma que o alcance em qualquer direção seja pelo menos a metade do alcance no eixo para vante. O nível de pressão sonora deve ser medido na banda de 1/3 (um terço) de oitava que determine o alcance sonoro.

(e) Posicionamento de apitos

Quando um apito direcional for o único apito existente a bordo, ele deve ser instalado com sua intensidade máxima dirigida para vante.

Um apito deve ser posicionado tão alto como possível a bordo, a fim de reduzir interferências ao som emitido por parte de obstruções, bem como para minimizar o risco de lesões do aparelho auditivo do pessoal. O nível de pressão sonora do próprio apito de uma embarcação em postos de escuta não deve exceder 110 dB (A) e, se possível, deve ser inferior a 100 dB (A).

(f) Instalação de mais de um apito

Se, em uma embarcação, forem instalados apitos distanciados de mais de 100 metros entre si, deve haver um arranjo para que eles não sejam soados simultaneamente.

(g) Sistemas combinados de apitos

Caso o campo sonoro de um apito singelo ou de um dos apitos referidos na alínea (f) acima, for possível de apresentar uma zona de nível de sinal grandemente reduzido devido à presença de obstruções, é recomendado instalar um sistema combinado de apitos, a fim de eliminar essa redução. Para os propósitos destas Regras, um sistema combinado de apitos deve ser considerado como um apito singelo. Os apitos de um sistema combinado devem ser posicionados de maneira que a distância que os separa não seja superior a 100 metros e deve haver um arranjo para que sejam soados simultaneamente. A frequência de qualquer um dos apitos deve diferir da dos outros, de pelo menos 10 Hz.

(d) *Directional properties*

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the prescribed sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within $\pm 45^\circ$ of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the prescribed sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that $\frac{1}{3}$ -octave band which determines the audibility range.

(e) *Positioning of whistles*

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead.

A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) and so far as practicable should not exceed 100 dB (A).

(f) *Fitting of more than one whistle*

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 m, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

(g) *Combined whistle systems*

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or one of the whistles referred to in paragraph 1(f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 m and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

Seção 2 - Sino ou gongo

(a) Intensidade do sinal

Um sino ou gongo, ou outro equipamento que possua características sonoras semelhantes, deve produzir um nível de pressão sonora de pelo menos 110 db a uma distância de 1 metro da fonte emissora.

(b) Construção

Os sinos e gongos devem ser fabricados com material resistente à corrosão e projetados para fornecer um som claro. O diâmetro da boca do sino não deve ser inferior a 300 mm para embarcações de comprimento igual ou superior a 20 metros. Quando possível, é recomendável a utilização de um badalo acionado mecanicamente, para assegurar uma força constante, mas a sua operação manual deverá ser possível. A massa do badalo não deve ser inferior a 3% da massa do sino.

3 - Aprovação

A construção de aparelhos de sinalização sonora, seu desempenho e sua instalação a bordo da embarcação devem satisfazer a autoridade apropriada do Estado cuja bandeira a embarcação estiver autorizada a arvorar.

2 Bell or gong

(a) *Intensity of signal*

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at a distance of 1 m from it.

(b) *Construction*

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of 20 m or more in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3% of the mass of the bell.

3 Approval

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

ANEXO IV

SINAIS DE PERIGO

- 1** - Os seguintes sinais, usados ou exibidos em conjunto ou separadamente, indicam perigo e necessidade de auxílio:
- (a) um tiro de canhão ou outro sinal explosivo, soado em intervalos de cerca de um minuto;
 - (b) um toque contínuo de qualquer aparelho de sinalização de cerração;
 - (c) foguetes ou granadas lançando estrelas encarnadas, disparados um de cada vez, em intervalos curtos;
 - (d) um sinal emitido por qualquer método de sinalização constituído pelo grupo ...----... (SOS) do Código Morse;
 - (e) um sinal emitido por radiotelegrafia, constituído pela palavra falada “Mayday”;
 - (f) o sinal de perigo do Código Internacional de Sinais indicado por N.C.;
 - (g) um sinal constituído por uma bandeira quadrada, tendo acima ou abaixo uma esfera ou qualquer coisa semelhante a uma esfera;
 - (h) chamas a bordo da embarcação (provenientes da queima de um barril de alcatrão, óleo, etc.);
 - (i) um foguete luminoso com pára-quadras ou uma tocha manual, exibindo luz encarnada;
 - (j) um sinal de fumaça desprendendo fumaça de cor alaranjada;
 - (k) movimentos lentos para cima e para baixo com os braços esticados para os lados;
 - (l) um alerta de perigo por meio de Chamada Seletiva Digital (DSC), transmitindo em:
 - (i) VHF canal 70, ou
 - (ii) MF/HF nas frequências de 2187,5 kHz; 8414,5 kHz; 4207,5 kHz; 6312 kHz; 12577 kHz ou 16804,5 kHz;
 - (m) um alerta de perigo do navio para terra, transmitido pelo Inmarsat do navio ou por outro provedor de serviço móvel por satélite da estação terrena de navio;
 - (n) sinais transmitidos por radiobalizas de emergência indicadoras de posição.
 - (o) sinais aprovados transmitidos por sistemas de radiocomunicação, incluindo respondedores radar de embarcações de sobrevivência.
- 2** – É proibida a utilização ou a exibição de qualquer dos sinais acima, ou de outros sinais que possam ser confundidos com qualquer deles, exceto com a finalidade de indicar perigo e necessidade de auxílio.
- 3** - Chama-se atenção para as seções pertinentes do Código Internacional de Sinais, para o Manual Internacional Marítimo e Aeronáutico de Buscas e Salvamento (IAMSAR) Resolução A.894 (21), e para os seguintes sinais:
- (a) um pedaço de lona de cor laranja, com um círculo e um quadrado preto ou outros símbolos apropriados (para identificação aérea);
 - (b) um corante de água.

Annex IV

Distress signals

- 1** The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:
- (a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
 - (b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
 - (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
 - (d) a signal made by any signalling method consisting of the group ...---... (SOS) in the Morse Code;
 - (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "MAYDAY";
 - (f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
 - (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
 - (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
 - (i) a rocket parachute flare or a hand-flare showing a red light;
 - (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;
 - (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
 - (l) a distress alert by means of digital selective calling (DSC) transmitted on:
 - (i) VHF channel 70, or
 - (ii) MF/HF on the frequencies 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz or 16804,5 kHz.
 - (m) a ship-to shore distress alert transmitted by the ship's Inmarsat or other mobile satellite service provider ship earth station;
 - (n) signals transmitted by emergency positioning-indicating radio beacons;
 - (o) approved signals transmitted by radiocommunications systems, including, survival craft radar transponders.
- 2** The use or exhibition of any of the foregoing signals, except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals, is prohibited.
- 3** Attention is drawn to the relevant sections of the international Code of signals, the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III and the following signals:
- (a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
 - (b) a dye marker.



REGRAS DE GOVERNO E NAVEGAÇÃO

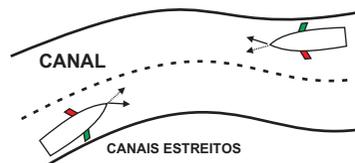
REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR

(RIPEAM - 72, com as emendas de 1981, 1987, 1989, 1993 e 2001)

O quadro "Regras de Governo e Navegação", não é parte integrante, convenionada, do "Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar". Ele procura visualizar algumas "Regras de Governo e Navegação" do RIPEAM-72, mas não substitui este Regulamento nem dispensa o pleno conhecimento da totalidade de suas Regras.



Regras 9(a) e (b)



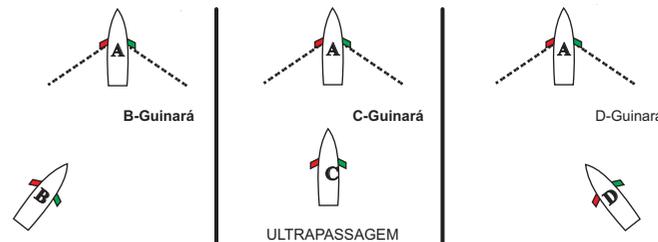
- (a) Uma embarcação que estiver navegando ao longo de um canal estreito ou numa via de acesso, deverá se manter tão próxima quanto seja possível e seguro do limite exterior desse canal ou via de acesso que estiver a seu boreste.
- (b) Embarcações de menos de 20 metros de comprimento ou embarcações à vela não deverão interferir na passagem de outra embarcação que só possa navegar com segurança dentro de um canal estreito ou via de acesso.

Regras 10 (b) e (c)

ESQUEMAS DE SEPARAÇÃO DE TRÁFEGO

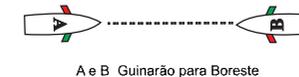
- (b) Uma embarcação que estiver usando um esquema de separação de tráfego deverá:
- seguir na via de tráfego apropriada e na direção geral do fluxo de tráfego para essa via;
 - manter-se tão longe quanto possível de uma linha ou zona de separação de tráfego;
 - normalmente, entrar e sair de uma via de tráfego em seus terminais, mas, caso seja necessário entrar ou sair de uma via de tráfego ao longo de sua extensão, por qualquer de seus dois lados, isso deverá ser feito com o menor ângulo possível em relação à direção geral do fluxo de tráfego.
- (c) Uma embarcação deve evitar tanto quanto possível cruzar vias de tráfego, mas, se obrigada a isso, deverá fazê-lo tomando o rumo mais próximo possível da perpendicular à direção geral do fluxo do tráfego.

Regras 13(a) e (b)



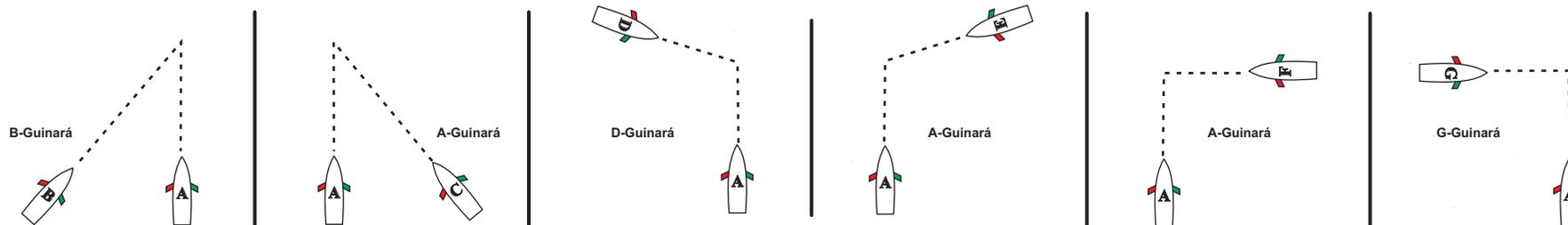
- (a) Quaisquer que sejam as disposições contidas nas Regras da Parte B, Seções I e II, toda embarcação que esteja ultrapassando outra deverá manter-se fora do caminho dessa outra.
- (b) Deverá ser considerada uma embarcação alcançando outra, toda embarcação que se aproximar de outra vindo de uma direção de mais de 22,5° para ré do través dessa última, isto é, que se acha numa posição tal em relação à embarcação alcançada que, durante a noite, só poderá ver a luz de alcançado (ou de popa) dessa outra, sem avistar nenhuma de suas luzes de bordo.

Regras 14(a)



- A e B Guinarão para Boreste
- SITUAÇÃO DE RODA A RODA
- (a) Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos, ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra.

Regra 15



- Quando duas embarcações de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de abalroamento, a embarcação que vista a outra por boreste deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa.

Regra 16

AÇÃO DA EMBARCAÇÃO OBRIGADA A MANOBRAR

Toda embarcação obrigada a se manter fora do caminho de outra embarcação deverá, tanto quanto possível, manobrar antecipada e substancialmente, a fim de se manter bem safada da outra.

Regras 17 (a) e (b)

AÇÃO DA EMBARCAÇÃO QUE TEM PREFERÊNCIA

- (a) (I) Quando uma embarcação for obrigada a manobrar, a outra deverá manter seu rumo e sua velocidade;
- (II) Entretanto, a embarcação que tem preferência poderá manobrar para evitar um abalroamento, tão logo lhe pareça que a embarcação obrigada a manobrar não está manobrando apropriadamente em cumprimento a estas Regras.
- (b) Quando, por qualquer motivo, a embarcação que deve manter seu rumo e sua velocidade se encontrar tão próxima que um abalroamento não possa ser evitado unicamente pela manobra da embarcação obrigada a manobrar, ela deverá manobrar da melhor maneira para auxiliar a evitar o abalroamento.

Regras 18 (a) (b) (c) e (d)

RESPONSABILIDADE ENTRE EMBARCAÇÕES

Exceto quando disposto em contrário pelas Regras 9, 10 e 13:

- (a) Uma embarcação de propulsão mecânica em movimento deverá manter-se fora do caminho de:
- uma embarcação sem governo;
 - uma embarcação com capacidade de manobra restrita;
 - uma embarcação engajada na pesca; e
 - uma embarcação à vela.
- (b) Uma embarcação à vela em movimento deverá manter-se fora do caminho de:
- uma embarcação sem governo;
 - uma embarcação com capacidade de manobra restrita; e
 - uma embarcação engajada na pesca.
- (c) Uma embarcação engajada na pesca em movimento deverá, tanto quanto possível, manter-se afastada do caminho de:
- uma embarcação sem governo;
 - uma embarcação com capacidade de manobra restrita.
- (d) (I) Qualquer embarcação que não uma embarcação sem governo ou uma embarcação com capacidade de manobra restrita deverá, se as circunstâncias do caso o permitirem, evitar interferir com a passagem segura de uma embarcação restrita devido ao seu calado, exibindo os sinais da Regra 28;
- (II) Uma embarcação restrita devido ao seu calado deverá navegar com cuidado redobrado, levando em plena conta suas condições especiais.

Regras 19 (b) e (d)

CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM VISIBILIDADE RESTRITA

- (b) Cada embarcação deve seguir em velocidade segura, adaptada às circunstâncias e condições de baixa visibilidade predominantes. Uma embarcação de propulsão mecânica deverá ter suas máquinas prontas para manobra imediata.
- (d) Uma embarcação que detectar a presença de outra embarcação apenas pelo radar, deve determinar se está se desenvolvendo uma situação de grande proximidade e/ou risco de abalroamento. Caso assim seja, ela deverá manobrar para evitá-los com antecedência; se esta manobra consistir de uma alteração de rumo, o seguinte deve ser evitado, tanto quanto possível:
- Uma alteração do rumo para bombordo, para uma embarcação por ante-a-vante do través, exceto se esta for alcançada em uma ultrapassagem;
 - Uma mudança de rumo em direção a uma outra embarcação que se encontre no través ou por ante-a-ré do través.



SINAIS SONOROS E LUMINOSOS

REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR (RIPEAM - 72, com as emendas de 1981, 1987, 1989, 1993 e 2001)

O quadro "Sinais Sonoros e Luminosos", não é parte integrante, convencionada, do "Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar". Ele procura visualizar algumas "Regras de Sinais Sonoros e Luminosos" do RIPEAM-72, mas não substitui este Regulamento nem dispensa o pleno conhecimento da totalidade de suas Regras. Todas as especificações sobre posicionamento e detalhes técnicos de sinais sonoros e luminosos devem ser obtidas no Anexo I e III ao RIPEAM.

SINAIS DE MANOBRA E SINAIS DE ADVERTÊNCIA

Regra 32	Regras 34 (b) e (d)	Regras 34 (b) (II)
<p>Definições:</p> <p>(a) Apito – qualquer dispositivo de sinalização sonora capaz de produzir os sons curtos e longos prescritos.</p> <p>(b) Apito curto – duração aproximada de 1 segundo.</p> <p>(c) Apito longo – duração de 4 a 6 segundos.</p>	<p>Qualquer embarcação pode complementar os sinais de apito das Regras 34 (a) e 34 (d) com sinais luminosos.</p>	<p>Definições:</p> <p>Lampejo – sinal luminoso com duração de cerca de 1 segundo.</p> <p>Intervalo de tempo entre cada lampejo – cerca de 1 segundo.</p> <p>Intervalo de tempo entre sinais sucessivos – não deve ser inferior a 10 segundos.</p>

Regras 34 (a) e (b)		
 1 apito curto 1 lampejo ESTOU GUINANDO PARA BORESTE	 2 apitos curtos 2 lampejos ESTOU GUINANDO PARA BOMBORDO	 3 apitos curtos 3 lampejos ESTOU DANDO A RÉ

Regra 34 (c)		
Ultrapassagem de embarcação em um canal estreito ou via de acesso		
 2 apitos longos e 1 apito curto TENCIONO ULTRAPASSÁ-LA POR SEU BORESTE	 2 apitos longos e 2 apitos curtos TENCIONO ULTRAPASSÁ-LA POR SEU BOMBORDO	 1 apito longo, 1 curto, 1 longo e 1 curto CONCORDO COM SUA ULTRAPASSAGEM

Regra 34 (d)	Regra 34 (e)
 5 apitos curtos 5 lampejos curtos e rápidos Quando uma embarcação não consegue entender as intenções de manobra da outra.	 1 apito longo Aproximando-se de uma curva ou de uma área de um canal estreito ou via de acesso onde outras embarcações podem estar ocultas devido a obstáculos. Este sinal deve ser respondido com um apito longo por qualquer embarcação que o tenha ouvido, que esteja se aproximando do outro lado da curva ou detrás da obstrução.

SINAIS SONOROS EM VISIBILIDADE RESTRITA

Regra 35 (a)	Regra 35 (b)
 1 apito longo em intervalos não superiores a 2 minutos. Embarcação de propulsão mecânica com seguimento.	 2 apitos longos sucessivos, separados por intervalo de cerca de 2 segundos, em intervalos não superiores a 2 minutos. Embarcação de propulsão mecânica sob máquinas, mas parada e sem seguimento.

Regras 35 (c) e (d)	Regra 35 (e)
 1 apito longo e 2 apitos curtos sucessivos, em intervalos não superiores a 2 minutos. Embarcação sem governo, restrita devido a seu calado, à vela, engajada na pesca, com capacidade de manobra restrita, rebocando ou empurrando, em lugar dos sinais prescritos na regra 35 (a) ou 35 (b). As embarcações de pesca ou com capacidade de manobra restrita, quando trabalhando fundeadas, deverão emitir os sinais prescritos nessa regra ao invés dos da regra 35 (g).	 1 apito longo e 3 apitos curtos sucessivos, em intervalos não superiores a 2 minutos, se possível, imediatamente após o sinal emitido pelo rebocador. Embarcação rebocada ou, se houver mais de uma rebocada, a última do reboque, se guarnecida.

Regra 35 (g)		
 Toques rápidos de sino durante cerca de 5 segundos, em intervalos não superiores a 1 minuto. Embarcação de comprimento inferior a 100 metros, fundeada.	 Toque de sino a vante, seguido de toque de gongo a ré (ambos durante cerca de 5 segundos), em intervalos não superiores a 1 minuto. Embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, fundeada.	 1 apito curto, 1 longo e 1 curto sucessivos Embarcação fundeada, indicando sua posição e advertindo uma embarcação que se aproxima quanto à possibilidade de um abalroamento, além dos toques de sino ou de sino e gongo.

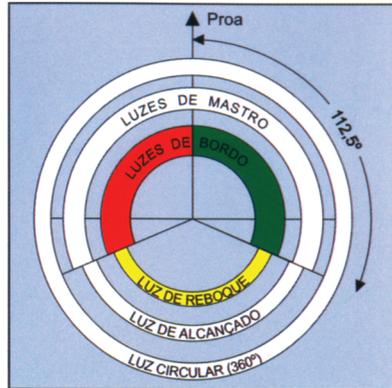
Regra 35 (h)	Regra 35 (k)
 3 badaladas distintas antes do toque de sino.  Toque de sino batido rápido e, se determinado, de gongo, como prescrito na regra 35 (g). Embarcação encailhada.	 4 apitos curtos. Embarcação de praticagem, quando engajada em serviço de praticagem, pode soar o sinal de identificação desta Regra, além dos sinais prescritos nas Regras 35 (a), (b) ou (g).



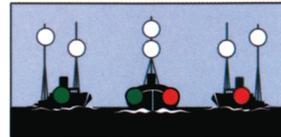
LUZES E MARCAS

REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR
(RIPEAM-72, com as emendas de 1981, 1987, 1989, 1993 e 2001)

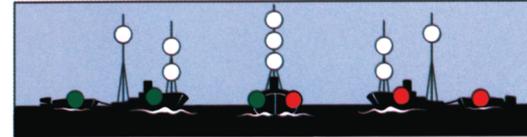
O quadro "Luzes e Marcas", não é parte integrante, convencionada, do "Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar". Ele procura visualizar algumas "Regras sobre Luzes e Marcas" do RIPEAM-72, mas não substitui este Regulamento nem dispensa o pleno conhecimento da totalidade de suas Regras. Todas as especificações sobre posicionamento e detalhes técnicos de luzes e marcas devem ser obtidas no Anexo I ao RIPEAM.



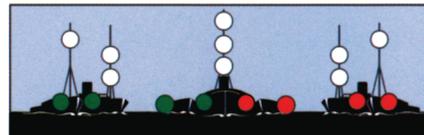
Regras 21 (a) (b) (c) e (d)



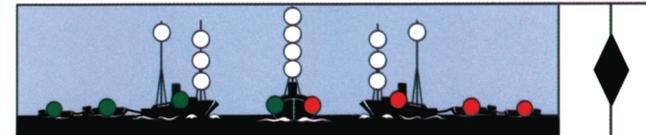
Regra 23 (a)
EMBARCAÇÃO DE PROPULSÃO MECÂNICA EM MOVIMENTO
(A de comprimento inferior a 50 metros não é obrigada a exibir a luz de mastro a ré)
[Ver as Regras 23 (b) e (c) e Regra 26 (a)]



Regras 24 (a) (d) e (e)
EMBARCAÇÃO EM FAIXA DE REBOQUE
(Comprimento do rebouque inferior a 200 metros)
[Ver as Regras 27 (c) e (23) (a) (II)]



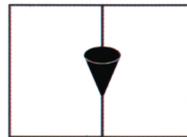
Regra 24 (c) (e) e (f)
EMBARCAÇÃO EM FAIXA DE REBOQUE A CONTRABORDO OU EMPURRA
(Não exibirá a luz de rebouque) [Ver as Regras 27 (c) e 23 (a) (II)]



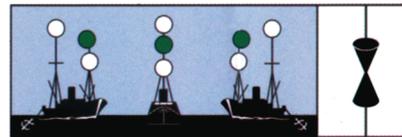
Regras 24 (a) (d) e (e)
EMBARCAÇÃO EM FAIXA DE REBOQUE
(Comprimento do rebouque superior a 200 metros)
[Ver as Regras 27 (c) e 23 (a) (II)]



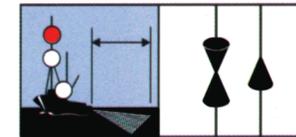
Regra 25 (a) e (c)
EMBARCAÇÃO À VELA EM MOVIMENTO
(As luzes de mastro são opcionais)
[Ver a regra 25 (b) e (d)]



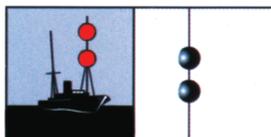
Regra 25 (e)
EMBARCAÇÃO NAVEGANDO À VELA, QUANDO TAMBÉM USANDO SUA PROPULSÃO MECÂNICA



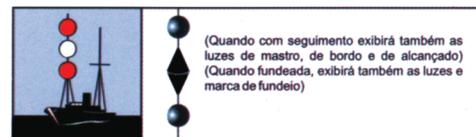
Regra 26 (b)
EMBARCAÇÃO ENGAJADA NA PESCA DE ARRASTO
(Quando com seguimento exibirá também as luzes de bordo e alcançado)
(A de comprimento inferior a 50 m não será obrigada a exibir a luz de mastro a ré, mas poderá fazê-lo. Ver o anexo II ao RIPEAM)



Regra 26 (c)
EMBARCAÇÃO ENGAJADA NA PESCA, QUE NÃO SEJA DE ARRASTO
(Quando o equipamento de pesca se estender a mais de 150 metros, deverá exibir uma luz circular branca ou um cone com o vértice para cima, na direção do aparelho) (Quando com seguimento exibirá também as luzes de bordo e de alcançado) (Ver o Anexo II do RIPEAM/72)



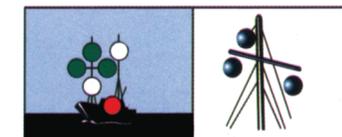
Regra 27 (a)
EMBARCAÇÃO SEM GOVERNO
(Quando com seguimento exibirá também as luzes de bordo e de alcançado)



Regra 27 (b)
EMBARCAÇÃO COM CAPACIDADE DE MANOBRA RESTRITA
(Exceto em operações de remoção de minas)



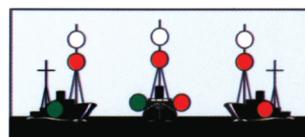
Regra 27 (d)
EMBARCAÇÃO ENGAJADA EM OPERAÇÃO SUBMARINA OU DE DRAGAGEM, COM CAPACIDADE DE MANOBRA RESTRITA E COM EXISTÊNCIA DE OBSTRUÇÃO
(Quando com seguimento, exibirá também as luzes de mastro, de bordo e de alcançado)
(Quando fundeada não exibirá as luzes de fundeio) [Ver a Regra 27 (e)]



Regra 27 (f)
EMBARCAÇÃO ENGAJADA EM OPERAÇÃO DE REMOÇÃO DE MINAS
[Ver a Regra 23 (a) (II)]



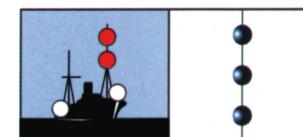
Regra 28
EMBARCAÇÃO RESTRITA DEVIDO AO SEU CALADO
[Além das luzes prescritas na Regra 23 (a)]



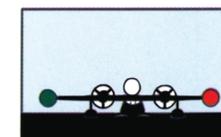
Regra 29 (a)
EMBARCAÇÃO ENGAJADA EM SERVIÇO DE PRATICAGEM
(Quando fundeada exibirá também as luzes ou marca de fundeio)



Regra 30 (a)
EMBARCAÇÃO FUNDEADA
(A de comprimento inferior a 50 metros pode exibir apenas uma luz circular onde melhor possa ser vista)
[Ver as Regras 26 (a), Regra 27 (d) (III) e Regra 30 (c)]



Regra 30 (d)
EMBARCAÇÃO ENCALHADA



Regra 31
HIDROAVIÃO OU NAVE DE VÔO RASANTE NAVEGANDO SOBRE A ÁGUA [Ver a Regra 23 (c)]