

**Decreto n.º 55/78**

**Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar**

O Governo decreta, nos termos da alínea c) do artigo 200.º da Constituição, o seguinte:

Artigo único. É aprovada, para ratificação, a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, feita em Londres em Outubro de 1972, cujos textos em inglês e português acompanham o presente decreto.

Mário Soares - Vítor Augusto Nunes de Sá Machado - Manuel Branco Ferreira Lima.

Assinado em 14 de Junho de 1978.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

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

As partes da presente Convenção

Desejando manter um elevado nível de segurança no mar,

Conscientes da necessidade de rever e actualizar as Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar anexas à Acta Final da Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - 1960,

Tendo examinado aquelas Regras à luz de novos factores surgidos desde a sua aprovação,

concordaram o seguinte:

**ARTIGO I**  
**Obrigações gerais**

As Partes da presente Convenção comprometem-se a pôr em execução as regras e outros anexos que constituem o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar - 1972 (daqui em diante designado por «o Regulamento»), juntos à presente Convenção.

## ARTIGO II

### Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1. A presente Convenção está aberta para assinatura até 1 de Junho de 1973 e em seguida manter-se-á aberta à adesão.

2. Os Estados Membros das Nações Unidas, de qualquer das suas agências especializadas ou da Agência Internacional de Energia Atómica, ou Partes do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, podem tornar-se Partes da presente Convenção por:

a) assinatura sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação;

b) assinatura sobre reserva de ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação;

c) adesão.

3. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão efectuam-se pelo depósito de um instrumento junto da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (daqui em diante designada por «a Organização»), que informará os Governos dos Estados que assinaram a presente Convenção ou que a ela aderiram do depósito de cada instrumento e da data do respectivo depósito.

## ARTIGO III

### Aplicação territorial

1. A Organização das Nações Unidas, quando for responsável pela administração de um território, ou qualquer Parte Contratante encarregada de assegurar as relações internacionais de um território podem, em qualquer altura, tornar a aplicação da presente Convenção extensiva a esse território, por uma notificação escrita, dirigida ao Secretário-Geral da Organização (daqui em diante designado por «o Secretário-Geral»).

2. A aplicação da presente Convenção tornar-se-á extensiva ao território designado na notificação a partir da data da sua recepção ou de outra nela indicada.

3. Qualquer notificação feita com base no parágrafo 1 do presente artigo pode ser retirada em relação a qualquer dos territórios mencionados naquela notificação e a extensão da presente Convenção a esse território cessará no prazo de um ano ou de outro superior que seja especificado no momento da retirada da notificação.

4. O Secretário-Geral informará todas as Partes Contratantes da notificação de qualquer extensão ou retirada de qualquer extensão, comunicada em virtude do presente artigo.

#### ARTIGO IV Entrada em vigor

1 - a) A presente Convenção entrará em vigor doze meses depois da data em que se tenham tornado Partes desta Convenção, pelo menos, quinze Estados cujas frotas mercantes representem no total, pelo menos, 65% do número de navios ou da tonelagem da frota mundial de navios de 100 t, ou superior, de arqueação bruta, considerando aquela destas duas condições que primeiro for atingida;

b) Não obstante as disposições da alínea a) deste parágrafo, a presente Convenção não entrará em vigor antes de 1 de Janeiro de 1976.

2. A data de entrada em vigor para os Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem a Convenção ou a ela adiram, em conformidade com o artigo II, depois de terem sido reunidas as condições prescritas na alínea a) do parágrafo 1, mas antes de a Convenção entrar em vigor, será a da entrada em vigor da Convenção.

3. A entrada em vigor para os Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem a Convenção ou a ela adiram depois da data da sua entrada em vigor será a data do depósito de um instrumento, como previsto no artigo II.

4. Depois da data de entrada em vigor de uma emenda à presente Convenção, em conformidade com o parágrafo 4 do artigo VI, qualquer ratificação, aceitação, aprovação ou adesão aplicar-se-á ao texto modificado da Convenção.

5. À data da entrada em vigor da presente Convenção, o Regulamento substitui e revoga as Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar - 1960.

6. O Secretário-Geral informará os Governos dos Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela tenham aderido da data da sua entrada em vigor.

#### ARTIGO V Conferência de revisão

1. A Organização pode convocar uma conferência para rever a presente Convenção ou Regulamento ou ambos.

2. A Organização convocará uma conferência das Partes Contratantes para rever a presente Convenção ou Regulamento, ou ambos, a pedido de, pelo menos, um terço das Partes Contratantes.

## ARTIGO VI Emendas ao Regulamento

1. Qualquer emenda ao Regulamento proposta por uma Parte Contratante será examinada na Organização, a pedido desta Parte.

2. Se for adoptada por uma maioria de dois terços dos Membros presentes e votantes do Comité de Segurança Marítima da Organização, a emenda será comunicada a todas as Partes Contratantes e a todos os Membros da Organização, pelo menos, seis meses antes de ser examinada pela assembleia da Organização. Toda a Parte Contratante que não seja Membro da Organização tem direito a participar no exame da emenda pela Assembleia.

3. Se for adoptada por maioria de dois terços dos Membros presentes e votantes da assembleia, a emenda será comunicada pelo secretário-geral a todas as Partes Contratantes, para aprovação.

4. Esta emenda entrará em vigor em data a fixar pela assembleia no momento da sua adopção, salvo se, em data anterior, também fixada pela assembleia no momento da adopção, mais de um terço das Partes Contratantes tenha notificado a Organização da sua objecção à emenda. A decisão da assembleia relativa às datas mencionadas no presente parágrafo será tomada por maioria de dois terços dos Membros presentes e votantes.

5. Logo que entre em vigor, qualquer emenda substitui e revoga a disposição anterior à qual se aplica, para todas as Partes Contratantes que não tenham levantado objecções a essa emenda.

6. O Secretário-Geral informará todas as Partes Contratantes e todos os Membros da Organização de qualquer pedido e de qualquer comunicação recebida como resultado da aplicação do presente artigo, bem como da data de entrada em vigor de qualquer emenda.

## ARTIGO VII Denúncia

1. A presente Convenção pode ser denunciada por uma Parte Contratante em qualquer altura depois de decorrido um período de cinco anos a contar da data em que a Convenção entrou em vigor para essa Parte.

2. A denúncia efectuar-se-á pelo depósito de um instrumento na Organização. O Secretário-Geral informará todas as outras Partes Contratantes da recepção do instrumento de denúncia e da data do seu depósito.

3. Uma denúncia produzirá efeito um ano após a data do depósito do instrumento, a não ser que nele se especifique outro prazo mais longo.

#### ARTIGO VIII Depósito e registo

1. A presente Convenção e o Regulamento são depositados na Organização e o Secretário-Geral enviará cópias autenticadas a todos os Governos dos Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela tenham aderido.

2. Aquando da entrada em vigor da presente Convenção, o Secretário-Geral enviará o seu texto ao Secretariado da Organização das Nações Unidas para registo e publicação, de acordo com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

#### ARTIGO IX Línguas

A presente Convenção e o Regulamento são elaborados num só exemplar em línguas inglesa e francesa, fazendo igualmente fé os dois textos. Serão elaboradas traduções oficiais em línguas russa e espanhola que serão depositadas com o exemplar original assinado.

Em testemunho do que os abaixo assinados (ver nota \*), devidamente autorizados para este efeito pelos seus Governos, firmaram a presente Convenção.

Feito em Londres aos 20 dias de Outubro de 1972.

(nota \*) A lista de assinaturas não é reproduzida.

REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR  
ABALROAMENTOS NO MAR - 1972

PARTE A  
Generalidades

REGRA 1  
Campo de aplicação

a) As presentes regras aplicam-se a todos os navios no alto mar e em todas as águas que com ele tenham comunicação e sejam praticáveis pela navegação marítima.

b) Nenhuma disposição das presentes regras prejudicará a aplicação de normas especiais estabelecidas pela autoridade competente sobre a navegação nas radas, portos, rios, lagos ou vias de navegação interior em comunicação com o alto mar e praticáveis pela navegação marítima. Estas normas especiais deverão ser, tanto quanto possível, concordantes com as presentes regras.

c) Nenhuma disposição das presentes regras prejudicará a aplicação de normas especiais elaboradas pelo Governo de um Estado relativas a faróis, sinais luminosos ou sonoros adicionais, a utilizar pelos navios de guerra e navios em comboio, ou faróis ou sinais luminosos adicionais para navios em faina de pesca e constituindo um grupo de pesca. Estes faróis, sinais luminosos ou sonoros adicionais devem, na medida do possível, ser tais que não possam confundir-se com qualquer outra luz ou sinal autorizado em qualquer parte destas regras.

d) A Organização pode adoptar esquemas de separação de tráfego adequados aos objectivos das presentes regras.

e) Sempre que um Governo interessado considere que um navio de construção especial ou destinado a actividades especiais não pode cumprir todas as disposições estabelecidas por qualquer das presentes regras respeitantes ao número, localização, alcance ou sector de visibilidade de faróis ou balões, bem como à implantação e características dos dispositivos de sinalização sonora, sem prejudicar as funções especiais do navio, este deverá satisfazer a todas as outras disposições relativas ao número, localização, alcance ou sector de visibilidade de faróis ou balões, bem como à implantação e características dos dispositivos de sinalização sonora, que o Governo interessado julgar susceptíveis de, tanto quanto possível, permitir a aplicação das presentes regras, relativamente a esse navio.

## REGRA 2 Responsabilidade

a) Nenhuma disposição das presentes regras servirá para ilibar qualquer navio ou o seu proprietário, comandante ou tripulação das consequências de qualquer negligência quanto à aplicação das presentes regras, ou quanto a qualquer precaução que a experiência normal de marinheiro ou as circunstâncias especiais do caso aconselhem a tomar.

b) Ao interpretar e aplicar as presentes regras, devem ter-se em devida conta todos os perigos da navegação e os riscos de abalroamento, bem como todas as circunstâncias particulares, nomeadamente as limitações de utilização dos navios em causa, que podem tornar necessário o não cumprimento exacto das presentes regras, para evitar um perigo imediato.

## REGRA 3 Definições gerais

Para os fins das presentes regras, excepto quando o contexto obriga a outro significado:

a) A palavra «navio» designa todo o veículo aquático de qualquer natureza, incluindo os veículos sem imersão e os hidroaviões, utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água;

b) A expressão «navio de propulsão mecânica» designa todo o navio movido por máquina;

c) A expressão «navio à vela» designa todo o navio navegando à vela, desde que a máquina propulsora, se existir, não esteja a ser utilizada;

d) A expressão «navio em faina de pesca» designa todo o navio que esteja a pescar com redes, linhas, arrasto ou outras artes de pesca que reduzam a sua capacidade de manobra. Esta expressão não inclui os navios pescando com linhas a reboque (corripo) ou outras artes de pesca, que não lhe reduzam a sua capacidade de manobra;

e) A palavra «hidroavião» designa toda a aeronave concebida para manobrar sobre a água;

f) A expressão «navio desgovernado» designa todo o navio que, por circunstâncias excepcionais, não está em condições de poder

manobrar de acordo com as presentes regras e não pode, portanto, afastar-se do caminho de outro navio;

g) A expressão «navio com capacidade de manobra reduzida» designa todo o navio cuja capacidade de manobrar em conformidade com as presentes regras está limitada pela natureza dos seus trabalhos e que não pode, por conseguinte, afastar-se do caminho de outro navio.

Os seguintes navios devem ser considerados como navios com capacidade de manobra reduzida:

i) Os navios ocupados na execução de operações de lançamento, remoção ou manutenção de marcas de navegação, cabos ou condutas submarinas;

ii) Os navios ocupados na execução de operações de dragagem, levantamentos hidrográficos ou oceanográficos ou trabalhos submarinos;

iii) Os navios ocupados na execução de reabastecimento, transbordo de pessoas, provisões ou carga, a navegar;

iv) Os navios ocupados na execução de operações de descolagem ou recolha de aeronaves;

v) Os navios ocupados na execução de operações de dragagem de minas;

vi) Os navios ocupados na execução de operações de reboque que, pela sua natureza, limitem severamente a sua capacidade e a do rebocado, de alterar o rumo;

h) A expressão «navio condicionado pelo seu calado» designa todo o navio de propulsão mecânica que, devido à relação calado-profundidade de água disponível, tem severamente limitada a sua capacidade de alterar o rumo a que navega;

i) A expressão «a navegar» aplica-se a todo o navio que não está nem fundeado, nem atracado ou amarrado para terra, nem encalhado;

j) As palavras «comprimento» e «boca» de um navio designam o seu comprimento de fora a fora e a sua boca máxima;



k) Considera-se que dois navios estão à vista um do outro, unicamente quando um deles possa ser observado visualmente pelo outro;

l) A expressão «visibilidade reduzida» designa toda a situação em que a visibilidade é diminuída em consequência de nevoeiro, neblina, queda de neve, aguaceiros fortes, tempestades de areia ou por quaisquer outras causas análogas.

## PARTE B

### Regras de manobra e navegação

#### SECÇÃO I

#### Condução dos navios com quaisquer condições de visibilidade

##### REGRA 4

##### Campo de aplicação

As regras desta secção aplicam-se com quaisquer condições de visibilidade.

##### REGRA 5

##### Vigia

Todo o navio deve assegurar permanentemente uma vigilância visual e auditiva apropriada, utilizando igualmente todos os meios disponíveis adequados às circunstâncias e condições existentes, de modo a permitir uma apreciação completa da situação e do risco de abalroamento.

##### REGRA 6

##### Velocidade de segurança

Todo o navio deve manter sempre uma velocidade de segurança tal que lhe permita tomar as medidas apropriadas e eficazes para evitar um abalroamento e para parar numa distância adequada às circunstâncias e condições existentes.

Para determinação da velocidade de segurança, devem, entre outros, ser tomados em consideração os seguintes factores:

a) Para todos os navios:

i) A visibilidade;

ii) A densidade de tráfego marítimo, incluindo concentrações de navios de pesca ou de quaisquer outros navios;

iii) A capacidade de manobra do navio, sobretudo no que respeita à distância de paragem e qualidades de giração nas condições existentes;

iv) De noite, a presença de um fundo luminoso, tal como o criado por luzes da costa ou pela difusão das luzes de iluminação do próprio navio;

v) As condições de vento, mar e corrente e a proximidade de perigos para a navegação;

vi) O calado em relação à profundidade de água disponível;

b) Para além do referido, os navios que utilizem radar:

i) As características, eficiência e limites de utilização do equipamento de radar;

ii) As limitações que resultam da escala do radar que está sendo utilizada;

iii) O efeito do estado do mar, condições meteorológicas e outras fontes de interferência na detecção radar;

iv) A possibilidade de não serem detectadas a distância conveniente pequenas embarcações, gelos ou outros objectos flutuantes;

v) O número, posição e movimento dos navios detectados pelo radar;

vi) A possibilidade de se avaliar mais exactamente a visibilidade, quando o radar é utilizado para determinar a distância a navios e a outros objectos situados nas imediações.

## REGRA 7

### Risco de abalroamento

a) Todo o navio deve utilizar todos os meios disponíveis adequados às circunstâncias e condições existentes, para determinar se existe risco de abalroamento. Na dúvida, deve considerar-se que esse risco existe.

b) Se existir a bordo um equipamento radar operativo, deve ser correctamente utilizado, recorrendo às escalas de maior alcance a fim de avaliar, tão cedo quanto possível, um risco de abalroamento, bem

como ao registo radar (plotting) ou a qualquer outra observação sistemática equivalente dos objectos detectados.

c) Não devem tirar-se conclusões a partir de informações insuficientes, especialmente se obtidas por radar.

d) Para avaliar se existe risco de abalroamento deve, de entre outras, ter-se em conta as seguintes considerações:

i) Há risco de abalroamento se a marcação de um navio que se aproxima, observada na agulha, não varia de modo apreciável;

ii) Este risco pode por vezes existir mesmo quando se verifica uma variação apreciável da marcação, particularmente se se trata da aproximação a um navio muito grande, a um conjunto rebocador-rebocado ou a um navio que está a uma distância muito pequena.

## REGRA 8

### Manobras para evitar abalroamentos

a) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias o permitirem, ser executada de uma forma clara, com larga antecedência e de acordo com os usos e costumes marítimos.

b) Qualquer alteração de rumo e/ou de velocidade, visando evitar um abalroamento, deve, se as circunstâncias o permitirem, ser suficientemente ampla para ser imediatamente apercebida por outro navio que a esteja a observar visualmente ou no radar. Uma sucessão de pequenas alterações de rumo e/ou de velocidade deve ser evitada.

c) Se houver espaço suficiente, a alteração de rumo, por si só, pode ser a manobra mais eficaz para se evitar uma situação de aproximação excessiva, desde que esta manobra seja feita com bastante antecedência, seja substancial e dela não resulte outra situação de aproximação excessiva

d) As manobras executadas para evitar o abalroamento com outro navio devem ser tais que permitam passar a uma distância segura. A eficácia das manobras deve ser atentamente controlada até que o outro navio esteja definitivamente passado e safo.

e) Se for necessário, para evitar um abalroamento ou para dispor de mais tempo para apreciar a situação, o navio deve diminuir a velocidade ou anular o seguimento, parando ou invertendo o seu aparelho propulsor.

## REGRA 9 Canais estreitos

a) Um navio navegando num canal estreito ou numa via de acesso deve, quando o puder fazer sem perigo, navegar tão perto quanto possível do limite exterior do canal ou da via de acesso que lhe ficar por estibordo.

b) Um navio de comprimento inferior a 20 m ou um navio à vela não devem dificultar a passagem dos navios que só podem navegar com segurança num canal estreito ou numa via de acesso.

c) Um navio em faina de pesca não deve dificultar a passagem de outros navios navegando num canal estreito ou numa via de acesso.

d) Um navio não deve atravessar um canal estreito ou uma via de acesso se, ao fazê-lo, dificultar a passagem de navios que só podem navegar com segurança nesse canal ou via de acesso; estes últimos podem utilizar o sinal sonoro prescrito na regra 34, d), se tiverem dúvidas sobre as intenções de um navio que atravessa o canal ou a via de acesso.

e) i) Num canal estreito ou numa via de acesso, quando uma ultrapassagem não possa ser executada sem que o navio alcançado tenha de manobrar para permitir ao outro navio ultrapassá-lo com segurança, o navio que pretende ultrapassar deve dar a conhecer a sua intenção emitindo o sinal sonoro prescrito na regra 34, c), i). O navio alcançado deve, se estiver de acordo, fazer soar o sinal apropriado prescrito na regra 34, c), ii), e manobrar de modo a permitir a ultrapassagem com segurança. Se tiver dúvidas, pode emitir os sinais sonoros prescritos na regra 34, d);

ii) Esta regra não dispensará o navio que alcança do cumprimento das disposições da regra 13.

f) Um navio que se aproxima de uma curva ou de uma zona situada num canal estreito ou numa via de acesso, onde existem obstáculos que podem encobrir outros navios, deve navegar nessa zona com especial prudência e vigilância e fazer soar o sinal apropriado prescrito na regra 34, e).

g) Qualquer navio deve, se as circunstâncias o permitirem, evitar fundear num canal estreito.

REGRA 10  
Esquemas de separação de tráfego

a) Esta regra aplica-se aos esquemas de separação de tráfego adoptados pela Organização.

b) Um navio que utilize um esquema de separação de tráfego deve:

i) Seguir no corredor de tráfego apropriado, na direcção geral do tráfego para este corredor;

ii) Afastar-se, na medida do possível, da linha ou da zona de separação de tráfego;

iii) Como regra geral, entrar ou sair de um corredor de tráfego por um dos seus extremos, mas quando entrar ou sair lateralmente, deve efectuar esta manobra segundo um ângulo tão pequeno quanto possível, em relação à direcção geral do tráfego.

c) Um navio deve evitar, tanto quanto possível, cruzar os corredores de tráfego, mas, se a isso for obrigado, deve fazê-lo, na medida do possível, perpendicularmente à direcção geral do tráfego.

d) As zonas de tráfego costeiro não devem ser normalmente utilizadas pelo tráfego directo, que pode utilizar com segurança o corredor de tráfego apropriado ao esquema de separação de tráfego adjacente.

e) Um navio que não esteja a cruzar um esquema de separação de tráfego, normalmente não deve penetrar na zona de separação ou cruzar a linha de separação, excepto:

i) Em caso de emergência, para evitar um perigo imediato;

ii) Para pescar na zona de separação.

f) Um navio que navegue nas zonas próximas dos extremos de um esquema de separação de tráfego deve fazê-lo com particular cuidado.

g) Um navio deve evitar, na medida do possível, fundear no interior de um esquema de separação de tráfego ou em zonas próximas dos seus extremos.

h) Um navio que não utiliza um esquema de separação de tráfego deve evitar aproximar-se dele, tanto quanto possível.

i) Um navio em faina de pesca não deve dificultar a passagem dos navios que seguem num corredor de tráfego.

j) Um navio de comprimento inferior a 20 m ou um navio à vela não devem dificultar a passagem dos navios de propulsão mecânica que naveguem num corredor de tráfego.

## SECÇÃO II

### Procedimento dos navios à vista uns dos outros

#### REGRA 11

##### Campo de aplicação

As regras desta secção aplicam-se aos navios que estão à vista uns dos outros.

#### REGRA 12

##### Navios à vela

a) Quando dois navios à vela se aproximam um do outro, com risco de abalroamento, um deles deve afastar-se do caminho do outro, da forma seguinte:

i) Quando os navios recebem o vento por bordos diferentes, aquele que o receber por bombordo deve desviar-se do caminho do outro;

ii) Quando os dois navios recebem o vento pelo mesmo bordo, aquele que estiver a barlavento deve desviar-se do caminho daquele que estiver a sotavento;

iii) Se um navio que recebe o vento por bombordo avista um outro navio a barlavento e não pode determinar com segurança se este outro navio recebe o vento por bombordo ou por estibordo, o primeiro deve desviar-se do caminho do outro.

b) Para a aplicação desta regra, o bordo donde sopra o vento deve ser considerado como sendo o bordo oposto àquele em que a vela grande é caçada, ou no caso de um navio de pano redondo, o bordo oposto àquele onde a maior vela latina é caçada.

#### REGRA 13

##### Navio que alcança

a) Não obstante o disposto nas regras desta secção, qualquer navio que alcance outro deve desviar-se do caminho deste último.

b) Deve considerar-se como navio que alcança o navio que se aproxima de um outro vindo de uma direcção que fique mais de 22,5º para ré do través desse outro, isto é, que se encontra numa posição tal em relação ao navio alcançado que, de noite, só poderá ver o farol de popa desse navio, sem ver qualquer dos seus faróis de borda.

c) Quando um navio não puder determinar com segurança se está a alcançar outro, deve considerar que é esse o caso e manobrar de acordo.

d) Nenhuma alteração posterior na marcação entre os dois navios transformará o navio que alcança em navio que cruza, com o significado atribuído por estas regras, ou o dispensará do dever de se desviar do caminho do navio alcançado enquanto não o tiver definitivamente ultrapassado e dele se achar safo.

#### REGRA 14

##### Navios que se aproximam de roda a roda

a) Quando dois navios de propulsão mecânica se aproximam um do outro de roda a roda, ou quase de roda a roda, de modo a haver risco de abalroamento, deverão guinar ambos para estibordo de forma a passarem por bombordo um do outro.

b) Deve considerar-se que essa situação existe quando um navio vê outro na sua proa, ou praticamente na sua proa, de modo que, de noite, veria os faróis de mastro do outro navio enfiados ou quase enfiados e/ou ambos os faróis de borda e que, de dia, veria o outro navio segundo um ângulo correspondente.

c) Quando um navio não pode determinar com segurança se essa situação existe, deve considerar que ela existe efectivamente e manobrar de acordo.

#### REGRA 15

##### Navios em rumos cruzados

Quando dois navios de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam, de tal forma que exista risco de abalroamento, o navio que vê o outro por estibordo deve afastar-se do caminho deste e, se as circunstâncias o permitirem, evitar cortar-lhe a proa.

REGRA 16  
Manobra do navio sem prioridade

Todo o navio obrigado a deixar livre o caminho de outro deverá, tanto quanto possível, manobrar com a antecedência necessária e francamente, de modo a manter-se suficientemente afastado.

REGRA 17  
Manobra do navio com prioridade

a) - i) Quando um navio, de acordo com qualquer das presentes regras, deva desviar-se do caminho de outro, este último deve manter o rumo e a velocidade;

ii) Contudo, este último pode manobrar a fim de evitar o abalroamento unicamente com a sua manobra, logo que lhe pareça evidente que o navio que tem a obrigação de se desviar do seu caminho não efectua a manobra apropriada prescrita nestas regras.

b) Quando, por qualquer motivo, o navio que deve manter o rumo e a velocidade se achar tão próximo do outro que o abalroamento não possa ser evitado unicamente pela manobra do navio a que pertence deixar o caminho livre, deve ele também manobrar da forma que julgue mais conveniente para ajudar a evitar o abalroamento.

c) Um navio de propulsão mecânica que manobre para evitar um abalroamento com outro navio de propulsão mecânica, cujo caminho cruza o seu, nas condições previstas na alínea a), ii), desta regra, não deve, se as circunstâncias o permitirem, guinar para bombordo enquanto o outro navio lhe estiver por bombordo.

d) Esta regra não dispensará o navio que deve deixar o caminho livre da obrigação de se manter afastado do caminho do outro navio.

REGRA 18  
Responsabilidades recíprocas dos navios

Salvo disposições contrárias contidas nas regras 9, 10 e 13:

a) Um navio de propulsão mecânica a navegar deve desviar-se do caminho de:

i) Um navio desgovernado;

ii) Um navio com capacidade de manobra reduzida;

iii) Um navio em faina de pesca;



iv) Um navio à vela;

b) Um navio à vela a navegar deve desviar-se do caminho de:

i) Um navio desgovernado;

ii) Um navio com capacidade de manobra reduzida;

iii) Um navio em faina de pesca;

c) Um navio em faina de pesca e a navegar deve, na medida do possível, desviar-se do caminho de:

i) Um navio desgovernado;

ii) Um navio com capacidade de manobra reduzida;

d) - i) Qualquer navio que não esteja desgovernado ou com capacidade de manobra reduzida deve, se as circunstâncias o permitirem, evitar dificultar a passagem segura de um navio condicionado pelo seu calado, que mostre os sinais previstos na regra 28;

ii) Um navio condicionado pelo seu calado deve navegar com particular prudência, tendo em devida conta a sua condição especial;

e) Um hidroavião amarado deve, regra geral, manter-se suficientemente afastado de todos os navios e evitar dificultar a sua navegação. No entanto, quando haja risco de abalroamento, deve cumprir as regras desta parte.

### SECÇÃO III

Procedimento dos navios em condições de visibilidade reduzida

#### REGRA 19

Procedimento dos navios em condições de visibilidade reduzida

a) Esta regra aplica-se aos navios que não estão à vista uns dos outros e que navegam perto ou dentro de zonas de visibilidade reduzida.

b) Todo o navio deve navegar a uma velocidade de segurança adaptada às circunstâncias e às condições de visibilidade reduzida. Os navios de propulsão mecânica devem ter as máquinas prontas a manobrar imediatamente.

c) Todo o navio, quando aplica as regras da secção I desta parte, deve ter em devida conta as circunstâncias existentes e as condições de visibilidade reduzida.

d) Um navio que detecte unicamente com o radar a presença de outro navio deve avaliar se se está a criar uma situação de aproximação excessiva e/ou existe risco de abalroamento. Em caso afirmativo, deve tomar, com franca antecedência, as medidas necessárias para evitar que esta situação se concretize. Contudo, se essas medidas consistirem numa alteração de rumo, deve-se, na medida do possível, evitar:

i) Uma alteração de rumo para bombordo, no caso de um navio que se encontra para vante do través, excepto se esse navio está a ser alcançado;

ii) Uma alteração de rumo na direcção de um navio que se encontra pelo través ou para ré do través.

e) Com excepção dos casos em que se tenha constatado não existir risco de abalroamento, todo o navio que ouça, numa direcção que lhe pareça ser para vante do través, o sinal de nevoeiro de outro navio, ou que não possa evitar uma situação de aproximação excessiva de outro navio situado para vante do través, deve reduzir a velocidade ao mínimo necessário para governar; deve, se necessário, anular o seguimento e, em qualquer caso, navegar com extrema precaução até que o risco de abalroamento tenha passado.

## PARTE C Faróis e balões

### REGRA 20 Campo de aplicação

a) As regras desta parte devem ser cumpridas em todas as condições de tempo.

b) As regras relativas a faróis devem ser cumpridas do pôr ao nascer do Sol. Durante este intervalo de tempo não se deverá mostrar nenhuma outra luz que possa ser confundida com os faróis prescritos por estas regras, prejudicar a visibilidade e o carácter distinto destes, ou impedir de exercer uma vigilância eficaz.

c) Os faróis prescritos nestas regras, quando existam, devem também ser mostrados do nascer ao pôr do Sol em condições de visibilidade reduzida e podem ser mostrados em quaisquer outras condições em que esta medida seja considerada necessária.

d) As regras relativas a balões devem ser cumpridas de dia.

e) Os faróis e os balões prescritos nestas regras devem estar de acordo com as disposições do anexo I deste Regulamento.

## REGRA 21 Definições

a) A expressão «farol de mastro» designa um farol de luz branca colocado sobre o eixo longitudinal do navio, projectando uma luz sem interrupção num arco de horizonte de  $225^{\circ}$  e colocado de forma a mostrar essa luz desde a proa até  $22,5^{\circ}$  para ré do través de cada bordo.

b) A expressão «faróis de borda» designa um farol de luz verde colocado a estibordo e um farol de luz vermelha colocado a bombordo, projectando cada um deles uma luz sem interrupção num arco de horizonte de  $112,5^{\circ}$  e colocados de forma a mostrar essa luz desde a proa até  $22,5^{\circ}$  para ré do través do bordo respectivo. Num navio de comprimento inferior a 20 m os faróis de borda podem ser combinados num só farol colocado sobre o eixo longitudinal do navio.

c) A expressão «farol de popa» designa um farol de luz branca colocado tão próximo quanto possível da popa, projectando uma luz sem interrupção num arco de horizonte de  $135^{\circ}$  e colocado de forma a mostrar essa luz num sector de  $67,5^{\circ}$  para cada bordo a partir da popa.

d) A expressão «farol de reboque» designa um farol de luz amarela com as mesmas características do farol de popa definido no parágrafo c) desta regra.

e) A expressão «farol visível em todo o horizonte» designa um farol cuja luz é visível sem interrupção num arco de horizonte de  $360^{\circ}$ .

f) A expressão «farol de relâmpagos» designa um farol de relâmpagos regulares cujo ritmo é de 120, ou mais, relâmpagos por minuto.

## REGRA 22 Alcance luminoso dos faróis

Os faróis prescritos por estas regras devem ter a intensidade especificada na secção 8 do anexo I deste Regulamento, de modo a serem visíveis às seguintes distâncias mínimas:

- a) Para os navios de comprimento igual ou superior a 50 m:  
Farol de mastro: 6 milhas;  
Farol de borda: 3 milhas;  
Farol de popa: 3 milhas;  
Farol de reboque: 3 milhas;  
Faróis visíveis em todo o horizonte, de luz branca, vermelha, verde ou amarela: 3 milhas;
- b) Para os navios de comprimento igual ou superior a 12 m, mas inferior a 50 m:  
Farol de mastro: 5 milhas. Se o comprimento do navio for inferior a 20 m: 3 milhas;  
Farol de borda: 2 milhas;  
Farol de popa: 2 milhas;  
Farol de reboque: 2 milhas;  
Faróis visíveis em todo o horizonte, de luz branca, vermelha, verde ou amarela: 2 milhas;
- c) Para os navios de comprimento inferior a 12 m:  
Farol de mastro: 2 milhas;  
Farol de borda: 1 milha;  
Farol de popa: 2 milhas;  
Farol de reboque: 2 milhas;  
Faróis visíveis em todo o horizonte, de luz branca, vermelha, verde ou amarela: 2 milhas.

### REGRA 23

#### Navios da propulsão mecânica a navegar

- a) Um navio de propulsão mecânica a navegar deve mostrar:
- i) Um farol de mastro a vante;
  - ii) Um segundo farol de mastro, por ante a ré do primeiro e mais alto que este; os navios de comprimento inferior a 50 m não são contudo obrigados a mostrá-lo, mas podem fazê-lo;
  - iii) Faróis de borda;
  - iv) Um farol de popa.
- b) Um navio sobre colchão de ar (aerobarco), quando navegue sem mergulhar o casco na água, deve, além dos faróis prescritos no parágrafo a) desta regra, mostrar uma luz amarela de relâmpagos visível em todo o horizonte.

c) Um navio de propulsão mecânica de comprimento inferior a 7 m e cuja velocidade máxima não ultrapassa 7 nós pode, em vez dos faróis prescritos no parágrafo a) desta regra, mostrar um farol de luz branca visível em todo o horizonte. Além disso, deve, se possível, mostrar faróis de borda.

## REGRA 24

### Rebocando e empurrando

a) Um navio de propulsão mecânica rebocando deve mostrar:

i) Em vez do farol prescrito na regra 23, a), i), dois faróis de mastro dispostos na mesma linha vertical a vante. Quando o comprimento de reboque, medido entre a popa do navio rebocador e o extremo posterior do último navio ou objecto rebocado, ultrapasse 200 m, deve mostrar três destes faróis na mesma linha vertical;

ii) Faróis de borda;

iii) Um farol de popa;

iv) Um farol de reboque colocado na vertical e por cima do farol de popa;

v) Um balão bicónico onde melhor possa ser visto, se o comprimento do reboque ultrapassar 200 m.

b) Um navio empurrando e outro empurrado, ligados por um sistema rígido de modo a formarem uma unidade composta, devem ser considerados como um navio de propulsão mecânica e mostrar os faróis prescritos na regra 23.

c) Um navio de propulsão mecânica empurrando para vante ou rebocando de braço dado, excepto se se trata de uma unidade composta, deve mostrar:

i) Em vez do farol prescrito na regra 23, a), i), dois faróis de mastro dispostos na mesma linha vertical, a vante;

ii) Faróis de borda;

iii) Um farol de popa.

d) Um navio de propulsão mecânica a que se apliquem as disposições dos parágrafos a) e c) desta regra deve também cumprir as disposições da regra 23, a), ii).

e) Um navio ou objecto rebocado deve mostrar:

i) Faróis de borda;

ii) Um farol de popa;

iii) Um balão bicónico onde melhor possa ser visto, se o comprimento do reboque ultrapassar 200 m.

f) Dado que os faróis de um número qualquer de navios rebocados de braço dado ou empurrados em grupo devem corresponder aos de um só navio:

i) Um navio empurrado para vante, não fazendo parte de uma unidade composta, deve mostrar faróis de borda na sua extremidade a vante;

ii) Um navio rebocado de braço dado deve mostrar um farol de popa e os faróis de borda na sua extremidade a vante.

g) Se, por uma razão justificada, um navio ou objecto rebocado está impossibilitado de mostrar os faróis prescritos no parágrafo e) desta regra, deverão ser tomadas todas as medidas possíveis para iluminar o navio ou o objecto rebocado ou, pelo menos, para indicar a sua presença.

## REGRA 25

### Navios à vela ou a remos a navegar

a) Um navio à vela a navegar deve mostrar:

i) Faróis de borda;

ii) Um farol de popa.

b) Num navio à vela de comprimento inferior a 12 m os faróis prescritos no parágrafo a) desta regra podem ser reunidos numa só lanterna colocada no tope ou na parte superior do mastro, onde melhor possa ser vista.

c) Além dos faróis prescritos no parágrafo a) desta regra, um navio à vela a navegar pode mostrar, no tope ou na parte superior do mastro, onde melhor possam ser vistos, dois faróis dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, sendo o superior de luz vermelha e o inferior de luz verde. Estes faróis não devem, contudo, ser utilizados simultaneamente com a lanterna autorizada pelo parágrafo b) desta regra.

d) - i) Um navio à vela de comprimento inferior a 7 m deve, se possível, mostrar os faróis prescritos nos parágrafos a) ou b) desta regra, mas, se não o fizer, deve ter pronta a mostrar imediatamente, para evitar um abalroamento, uma lâmpada eléctrica ou lanterna, de luz branca;

ii) Um navio a remos pode mostrar os faróis prescritos nesta regra para os navios à vela, mas, se não o fizer, deve ter pronta a mostrar imediatamente, para evitar um abalroamento, uma lâmpada eléctrica ou lanterna, de luz branca.

e) Um navio a navegar à vela, quando seja também propulsionado mecanicamente, deve mostrar a vante, onde melhor possa ser visto, um balão cónico, com o vértice para baixo.

## REGRA 26 Navios de pesca

a) Um navio em faina de pesca, quer esteja a navegar ou fundeado, só deve mostrar os faróis e balões prescritos na presente regra.

b) Um navio a arrastar, isto é, rebocando dentro de água um arrasto ou outra arte de pesca, deve mostrar:

i) Dois faróis dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, sendo o superior de luz verde e o inferior de luz branca, ou dois balões cónicos unidos pelos vértices, também dispostos na mesma linha vertical. Um navio de comprimento inferior a 20 m, em vez destes balões, pode mostrar um cesto;

ii) Um farol de mastro, colocado por ante a ré e mais alto que o farol de luz verde visível em todo o horizonte. Os navios de comprimento inferior a 50 m não são obrigados a mostrar este farol, mas podem fazê-lo;

iii) Faróis de borda e farol de popa, quando tem seguimento, além dos prescritos neste parágrafo.

c) Um navio em faina de pesca, à excepção dos que estejam a arrastar, deve mostrar:

i) Dois faróis dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, sendo o superior de luz vermelha e o inferior de luz branca, ou dois balões cónicos unidos pelos vértices, também dispostos na mesma linha vertical. Um navio de comprimento inferior a 20 m pode, em vez destes balões, mostrar um cesto;

ii) Um farol de luz branca visível em todo o horizonte, ou um cone com o vértice para cima, na direcção da arte de pesca, se esta se estender numa distância horizontal superior a 150 m a partir do navio;

iii) Os faróis de borda e farol de popa, quando tem seguimento, além dos prescritos neste parágrafo.

d) Um navio em faina de pesca na proximidade de outros navios, também em faina de pesca, pode mostrar os balões adicionais descritos no anexo II deste Regulamento.

e) Um navio que não está em faina de pesca não deve mostrar os faróis e balões prescritos por esta regra, mas somente os prescritos para um navio do seu comprimento.

#### REGRA 27

Navios desgovernados ou com capacidade de manobra reduzida

a) Um navio desgovernado deve mostrar:

i) Dois faróis de luz vermelha, dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, onde melhor possam ser vistos;

ii) Dois balões esféricos ou marcas análogas, também dispostos na mesma linha vertical, onde melhor possam ser vistos;

iii) Faróis de borda e farol de popa, quando tem seguimento, além dos prescritos neste parágrafo.

b) Um navio com capacidade de manobra reduzida, que não seja um navio ocupado em operações de rocega de minas, deve mostrar:

i) Três faróis visíveis em todo o horizonte, dispostos na mesma linha vertical, onde melhor possam ser vistos. O superior e o inferior devem ser de luz vermelha e o do meio de luz branca;

ii) Três balões dispostos segundo uma linha vertical, onde melhor possam ser vistos. O superior e o inferior devem ser esféricos e o do meio bicónico;

iii) Faróis de mastro, faróis de borda e farol de popa, quando tem seguimento, além dos prescritos na alínea i);

iv) Os faróis ou balões prescritos pela regra 30, quando fundeado, além dos indicados nas alíneas i) e ii).



c) Um navio ocupado numa operação de reboque que o impeça de alterar o rumo, além dos faróis prescritos na alínea b), i), e dos balões indicados na alínea b), ii), desta regra, deve mostrar os faróis ou balões prescritos pela regra 24, a).

d) Um navio com capacidade de manobra reduzida, a dragar ou a executar operações submarinas, deve mostrar os faróis e balões prescritos no parágrafo b) desta regra e, quando exista uma obstrução, deve também mostrar:

i) Dois faróis de luz vermelha, visíveis em todo o horizonte, ou dois balões esféricos, dispostos na mesma linha vertical para indicar o bordo onde se encontra a obstrução;

ii) Dois faróis de luz verde, visíveis em todo o horizonte, ou dois balões bicônicos, dispostos na mesma linha vertical para indicar o bordo pelo qual outro navio pode passar;

iii) Faróis de mastro, faróis de borda e farol de popa, quando tem seguimento, além dos prescritos neste parágrafo;

iv) Um navio a que se apliquem as disposições deste parágrafo, quando está fundeado, deve mostrar, em vez dos faróis ou balões prescritos pela regra 30, os faróis ou balões indicados nas alíneas i) e ii).

e) Um navio participando em operações de mergulhadores que, por motivo das suas dimensões, não possa mostrar balões prescritos no parágrafo d) desta regra deve mostrar uma réplica rígida, de altura não inferior a 1 m, da bandeira A do Código Internacional de Sinais. Deve tomar medidas para que esta réplica seja visível em todo o horizonte.

f) Um navio executando operações de rocega de minas, além dos faróis prescritos na regra 23 para os navios de propulsão mecânica, deve mostrar três faróis de luz verde, visíveis em todo o horizonte ou três balões esféricos. Deve mostrar um destes faróis ou balões na parte superior do mastro de vante ou próximo deste e os outros dois faróis ou balões um em cada lado da verga do mesmo mastro. Estes faróis ou balões indicam que é perigoso para outro navio aproximar-se a menos de 1000 m da popa ou a menos de 500 m de cada bordo do draga-minas.

g) Os navios de comprimento inferior a 7 m não são obrigados a mostrar os faróis prescritos nesta regra.

h) Os sinais indicados nesta regra não são de navios em perigo e que necessitem de ajuda. Os sinais desta última categoria figuram no anexo IV a este Regulamento.

#### REGRA 28

##### Navios condicionados pelo seu calado

Um navio condicionado pelo seu calado, além dos faróis prescritos para os navios de propulsão mecânica pela regra 23, pode mostrar, onde melhor possam ser vistos, três faróis de luz vermelha dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, ou um balão cilíndrico.

#### REGRA 29

##### Barcos de pilotos

a) Um barco de pilotos em serviço de pilotagem deve mostrar:

i) Dois faróis, dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, sendo o superior de luz branca e o inferior de luz vermelha, na parte superior do mastro ou na proximidade desta;

ii) Faróis de borda e farol de popa, para além dos mencionados na alínea i), quando a navegar;

iii) O farol, faróis ou o balão, de fundeado, para além dos mencionados na alínea i), quando fundeado.

b) Um barco de pilotos que não esteja em serviço de pilotagem deve mostrar os faróis ou balões prescritos para um navio do seu comprimento.

#### REGRA 30

##### Navios fundeados e navios encalhados

a) Um navio fundeado deve mostrar, onde melhor possa ser visto:

i) Um farol de luz branca visível em todo o horizonte ou um balão esférico, a vante;

ii) Um farol de luz branca visível em todo o horizonte, mais baixo que o farol prescrito na alínea i), à popa ou próximo.

b) Um navio fundeado, de comprimento inferior a 50 m, pode mostrar, onde melhor possa ser visto, um farol de luz branca visível em todo o horizonte, em vez dos faróis prescritos no parágrafo a) desta regra.

c) Um navio fundeado pode ainda utilizar as suas luzes de trabalho disponíveis, ou luzes equivalentes, para produzir a iluminação geral do navio. Esta disposição é obrigatória para navios de comprimento igual ou superior a 100 m.

d) Um navio encalhado deve mostrar, além dos faróis prescritos nos parágrafos a) ou b) desta regra e no local onde melhor possam ser vistos:

i) Dois faróis de luz vermelha, dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte;

ii) Três balões esféricos, dispostos segundo uma linha vertical.

e) Um navio de comprimento inferior a 7 m, quando está fundeado ou encalhado, não é obrigado a mostrar os faróis ou balões prescritos nos parágrafos a), b) ou d) desta regra, excepto se fundeado ou encalhado num canal estreito, via de acesso ou zona de fundeadouro, na proximidade destes locais, ou numa zona habitualmente frequentada por outros navios.

#### REGRA 31 Hidroaviões

Um hidroavião que não possa mostrar os faróis e balões com as características e localização prescritas pelas regras desta parte deve mostrar faróis e balões aproximando-se o mais possível, em características e localizações, das prescritas por estas regras.

#### PARTE D Sinais sonoros e luminosos

#### REGRA 32 Definições

a) A palavra «apito» designa todo o dispositivo de sinalização sonora capaz de produzir os sons prescritos e que esteja conforme com as especificações do anexo III deste Regulamento.

b) A expressão «som curto» designa um som de apito com uma duração de cerca de um segundo.

c) A expressão «som prolongado» designa um som de apito com uma duração de quatro a seis segundos.

REGRA 33  
Material de sinalização sonora

a) Um navio de comprimento igual ou superior a 12 m deve dispor de um apito e de um sino e um navio de comprimento igual ou superior a 100 m deve dispor também de um tantã cujo som e timbre não possam ser confundidos com os do sino. O apito, o sino e o tantã devem satisfazer às especificações do anexo III deste Regulamento. O sino ou o tantã, ou ambos, podem ser substituídos por outro equipamento, tendo respectivamente as mesmas características sonoras, desde que seja sempre possível accionar manualmente os sinais prescritos.

b) Um navio de comprimento inferior a 12 m não é obrigado a ter a bordo os dispositivos de sinalização sonora prescritos no parágrafo a) desta regra, mas, na sua falta, deve estar dotado de outros que lhe permitam produzir sinais sonoros eficazes.

REGRA 34  
Sinais de manobra e de aviso

a) Quando vários navios estão à vista uns dos outros, um navio de propulsão mecânica a navegar deve, quando execute manobras autorizadas ou prescritas por estas regras, indicar essas manobras pelos seguintes sinais emitidos por apito:

Um som curto para indicar: «Estou guinando para estibordo»;

Dois sons curtos para indicar: «Estou guinando para bombordo»;

Três sons curtos para indicar: «As minhas máquinas estão a trabalhar a ré».

b) Qualquer navio pode completar os sinais de apito prescritos no parágrafo a) desta regra com sinais luminosos repetidos, segundo as necessidades, durante toda a manobra:

i) Estes sinais luminosos tem o seguinte significado:

Um relâmpago para indicar: «Estou guinando para estibordo»;

Dois relâmpagos para indicar: «Estou guinando para bombordo»;

Três relâmpagos para indicar: «As minhas máquinas estão a trabalhar a ré»;

ii) Cada relâmpago deve durar cerca de um segundo, o intervalo entre os relâmpagos deve ser de cerca de um segundo e o intervalo entre os sinais sucessivos deve ser de, pelo menos, dez segundos;

iii) O farol utilizado para este sinal deverá, caso exista, ser de luz branca, visível em todo o horizonte, com alcance mínimo de cinco milhas e satisfazendo às disposições do anexo I.

c) Quando estão à vista um do outro num canal estreito ou via de acesso:

i) Um navio que tenciona ultrapassar outro deve, de acordo com as disposições da regra 9, e), i), indicar a sua intenção, emitindo os seguintes sinais de apito:

Dois sons prolongados seguidos de um som curto para indicar: «Tenciono ultrapassá-lo por seu estibordo»;

Dois sons prolongados seguidos de dois sons curtos para indicar: «Tenciono ultrapassá-lo por seu bombordo»;

ii) O navio que está a ser alcançado deve, manobrando de acordo com as disposições da regra 9, e), i), indicar a sua concordância emitindo o seguinte sinal de apito:

Um som prolongado, um som curto, um som prolongado e um som curto, emitidos por esta ordem.

d) Quando dois navios à vista um do outro se aproximam e, por uma razão qualquer, um deles não compreende as intenções ou as manobras do outro, ou tem dúvidas sobre se o outro navio está a efectuar a manobra adequada para evitar o abalroamento, o navio que tem dúvidas deve indicá-las imediatamente, emitindo uma série rápida de, pelo menos, cinco sons curtos de apito. Este sinal pode ser complementado por um sinal luminoso de, pelo menos, cinco relâmpagos curtos e em sucessão rápida.

e) Um navio que se aproxima de uma curva ou de uma zona de um canal ou de uma via de acesso onde existem obstáculos que podem encobrir outros navios deve fazer emitir um som prolongado. Qualquer navio que se aproxime e que ouça o sinal do outro lado da curva, ou por detrás do obstáculo, deve responder emitindo um som prolongado.

f) Quando existirem apitos instalados a bordo de um navio a uma distância superior a 100 m uns dos outros, não se deve utilizar senão um deles para emitir sinais de manobra ou de aviso.

## REGRA 35

### Sinais sonoros em condições de visibilidade reduzida

Tanto de dia como de noite, numa zona de visibilidade reduzida ou nas suas proximidades, os sinais prescritos nesta regra devem ser utilizados como se segue:

a) Um navio de propulsão mecânica com seguimento deve emitir um som prolongado com intervalos que não ultrapassem dois minutos;

b) Um navio de propulsão mecânica pairando (com as máquinas paradas e sem seguimento) deve emitir, com intervalos não superiores a dois minutos, dois sons prolongados separados por um intervalo de cerca de dois segundos;

c) Um navio desgovernado, um navio com capacidade de manobra reduzida, um navio condicionado pelo seu calado, um navio à vela, um navio em faina de pesca e um navio que reboca ou empurra outro devem emitir, em vez dos sinais prescritos nos parágrafos a) ou b) desta regra, três sons consecutivos, sendo um som prolongado seguido de dois sons curtos, com intervalos não superiores a dois minutos;

d) Um navio rebocado ou o último de um comboio, no caso de haver mais do que um rebocado, se tiver tripulação a bordo, deve emitir, a intervalos não superiores a dois minutos, quatro sons consecutivos, sendo um som prolongado seguido de três sons curtos. Quando possível, este sinal deve ser emitido imediatamente depois do sinal do navio rebocador;

e) Um navio empurrando e um navio empurrado para vante, ligados por uma estrutura rígida de modo a formar uma unidade composta, devem ser considerados como um navio de propulsão mecânica e devem emitir os sinais prescritos nos parágrafos a) ou b) desta regra;

f) Um navio fundeado deve tocar o sino em cadência rápida durante cerca de cinco segundos, a intervalos não superiores a um minuto. A bordo de um navio de comprimento igual ou superior a 100 m, deve-se tocar o sino a vante e, imediatamente depois, tocar rapidamente o tantã, durante cerca de cinco segundos, a ré. Um navio fundeado pode, além disso, emitir três sons consecutivos, sendo um som curto seguido de um som prolongado e de um som curto, para assinalar a um navio que se aproxima a sua posição e a possibilidade de abalroamento;

g) Um navio encalhado deve tocar o sino e, se for o caso, tocar o tantã, como prescrito no parágrafo f) desta regra. Deve ainda dar três toques de sino separados e distintos, imediatamente antes e depois dos toques rápidos do sino. Pode ainda adicionalmente emitir um sinal apropriado de apito;

h) Um navio de comprimento inferior a 12 m não é obrigado a fazer os sinais acima mencionados, mas, quando o não fizer, deve emitir um outro sinal sonoro eficaz, com intervalos não superiores a dois minutos;

i) Um barco de pilotos em serviço de pilotagem, além dos sinais prescritos nos parágrafos a), b) ou f) desta regra, pode emitir um sinal de identificação, consistindo em quatro sons curtos.

#### REGRA 36

##### Sinais destinados a chamar a atenção

Qualquer navio pode, se julgar necessário, para chamar a atenção de outro navio, emitir sinais luminosos ou sonoros que não possam ser confundidos com qualquer dos sinais prescritos por qualquer destas regras, ou então orientar o feixe do seu projector na direcção do perigo que ameaça um navio e por forma que o feixe não perturbe outros navios.

#### REGRA 37

##### Sinais de perigo

Um navio que está em perigo e pede assistência deve utilizar ou mostrar os sinais prescritos no anexo IV deste Regulamento.

#### PARTE E

##### Isenções

#### REGRA 38

##### Isenções

Qualquer navio (ou categoria de navios) que satisfaça às prescrições das Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar - 1960 e cuja quilha tenha sido assente, ou que se encontre em estado equivalente de construção antes de o presente Regulamento entrar em vigor, pode beneficiar das isenções seguintes, que se aplicam ao dito Regulamento;

a) Instalação de faróis cujo alcance luminoso é prescrito pela regra 22: até quatro anos depois da data da entrada em vigor deste Regulamento;

b) Instalação de faróis cujas cores são prescritas na secção 7 do anexo I deste Regulamento: até quatro anos depois da data da entrada em vigor deste Regulamento;

c) Alteração da localização de faróis resultante da passagem do sistema inglês ao sistema métrico e do arredondamento dos números das medidas: isenção permanente;

d) - i) Alteração da localização de faróis de mastro a bordo de navios de comprimento inferior a 150 m, resultante das prescrições da secção 3, a), do anexo I: isenção permanente;

ii) Alteração da localização de faróis de mastro a bordo de navios de comprimento igual ou superior a 150 m, resultante das prescrições da secção 3, a), do anexo I deste Regulamento: até nove anos depois da data da entrada em vigor deste Regulamento;

e) Alteração da localização de faróis de mastro resultantes das prescrições da secção 2, b), do anexo I: até nove anos depois da data de entrada em vigor deste Regulamento;

f) Alteração da localização de faróis de borda resultante das prescrições das secções 2, g), e 3, b), do anexo I: até nove anos depois da data de entrada em vigor deste Regulamento;

g) Especificações do material de sinalização sonora prescritas pelo anexo III: até nove anos depois da data de entrada em vigor deste Regulamento.

## ANEXO I

### Localização e características técnicas dos faróis e balões

#### 1 - Definição.

A expressão «altura acima da borda» designa a altura acima do pavimento contínuo mais elevado.

#### 2 - Localização e espaçamento dos faróis no plano vertical.

a) A bordo de um navio de propulsão mecânica de comprimento igual ou superior a 20 m, os faróis de mastro devem estar dispostos como se segue:

i) O farol de mastro de vante ou, quando for caso disso, o único farol de mastro deve ficar a uma altura acima da borda não inferior a 6 m. No entanto, se a boca do navio exceder 6 m, o farol de mastro deve



ficar a uma altura acima da borda não inferior à boca do navio, sem que seja, contudo, necessário que essa altura exceda 12 m;

ii) Quando existem dois faróis de mastro, o farol mais a ré deve ficar, pelo menos, 4,5 m mais alto que o farol mais a vante.

b) A distância vertical entre os faróis de mastro de navios de propulsão mecânica deve ser tal que, em condições normais de caimento, o farol mais a ré possa ser sempre visto distintamente acima do farol mais a vante, quando observados do nível do mar e a uma distância de 1000 m da proa do navio.

c) O farol de mastro de um navio de propulsão mecânica de comprimento igual ou superior a 12 m, mas inferior a 20 m, deve ficar a uma altura não inferior a 2,5 m acima da borda.

d) Um navio de propulsão mecânica de comprimento inferior a 12 m pode ter o seu farol de mastro mais elevado a uma altura inferior a 2,5 m acima da borda. Contudo, quando tem um farol de mastro, além dos faróis de borda e do farol de popa, o farol de mastro deve estar, pelo menos, 1 m acima dos faróis de borda.

e) Um dos dois, ou três, faróis de mastro prescritos para um navio de propulsão mecânica que reboca ou empurra outro deve estar colocado no mesmo local do farol de mastro de vante de um navio de propulsão mecânica.

f) Em todas as circunstâncias, o farol ou os faróis de mastro devem estar colocados acima e desimpedidos, em relação a todos os outros faróis e obstruções.

g) Os faróis de borda de um navio de propulsão mecânica devem estar colocados a uma altura acima da borda que não exceda três quartos da altura do farol de mastro de vante. Não devem ficar colocados demasiadamente baixos, para não serem afectados pelas luzes de iluminação dos pavimentos.

h) Os faróis de borda reunidos numa lanterna combinada, num navio de propulsão mecânica de comprimento inferior a 20 m, devem ficar a uma distância não inferior a 1 m abaixo do farol de mastro.

i) Quando as regras prescreverem dois ou três faróis dispostos na mesma linha vertical, devem ficar instalados como a seguir se indica:

i) A bordo de um navio de comprimento igual ou superior a 20 m, estes faróis devem estar espaçados de, pelo menos, 2 m; o farol mais

baixo não deve ficar a uma altura inferior a 4 m acima da borda, excepto quando o navio deva utilizar um farol de reboque;

ii) A bordo de um navio de comprimento inferior a 20 m, os faróis devem estar espaçados de, pelo menos, 1 m; o farol mais baixo não deve ficar a uma altura inferior a 2 m acima da borda, excepto quando o navio deva utilizar um farol de reboque;

iii) Quando forem utilizados três faróis, estes devem estar colocados a intervalos iguais.

j) O farol mais baixo dos dois faróis visíveis em todo o horizonte, prescritos para um navio de pesca em faina de pesca, deve ficar a uma altura acima dos faróis de borda não inferior ao dobro da distância que separa os dois faróis verticais.

k) Quando o navio tem dois faróis de fundeado, o farol de fundeado mais a vante deve ficar, pelo menos, 4,5 m mais alto do que o farol mais a ré. A bordo de um navio de comprimento igual ou superior a 50 m, o farol de fundeado mais a vante não deve ficar a menos de 6 m acima da borda.

### 3 - Localização e espaçamento dos faróis no plano horizontal.

a) Quando estejam previstos dois faróis de mastro, para um navio de propulsão mecânica, a distância horizontal que os separa não deve ser inferior a metade do comprimento do navio, sem que, contudo, seja necessário que esta distância ultrapasse 100 m. O farol mais a vante não deve ficar, em relação à proa do navio, a uma distância superior a um quarto do seu comprimento.

b) A bordo de um navio de comprimento igual ou superior a 20 m, os faróis de borda não devem ficar por ante a vante dos faróis de mastro de vante. Além disso, devem estar colocados na borda do navio ou na sua proximidade.

### 4 - Detalhes relativos à localização dos faróis indicadores de direcção para os navios de pesca, dragas e navios executando trabalhos submarinos.

a) O farol indicador da direcção da arte lançada de um navio em faina de pesca, tal como prescreve a regra 26, c), ii), deve ficar a uma distância horizontal, não inferior a 2 m, nem superior a 6 m, dos dois faróis de luz vermelha e de luz branca, visíveis em todo o horizonte. Este farol deve ficar a uma altura tal que não seja nem superior à do farol de luz branca, visível em todo o horizonte, prescrito pela regra 26, c), i), nem inferior à dos faróis de borda.

b) A distância horizontal entre os faróis e balões indicando, a bordo de um navio a dragar ou a executar trabalhos submarinos, o bordo obstruído e/ou o bordo pelo qual se pode passar sem perigo, tal como prescritos na regra 27, d), i) e ii), e os faróis e balões prescritos na regra 27, b), i) e ii), deve ser tão grande quanto possível e, em qualquer caso, não inferior a 2 m. O mais elevado destes faróis ou balões não deve, em caso algum, ser colocado mais alto que o farol ou o balão inferior do grupo de três faróis ou balões prescritos pela regra 27, b), i) e ii).

#### 5 - Esbarros dos faróis de borda.

Os faróis de borda devem estar munidos, pelo lado de dentro do navio, de esbarros pintados de preto, com uma tinta sem brilho e conformes com as prescrições da secção 9 deste anexo. No caso de uma lanterna combinada, que utilize um filamento vertical único e uma divisão muito fina entre o sector verde e o sector vermelho, não é necessário instalar esbarros exteriores.

#### 6 - Balões.

a) Os balões devem ser pretos e ter as seguintes dimensões:

i) O balão esférico deve ter um diâmetro não inferior a 0,6 m;

ii) O balão cónico deve ter um diâmetro de base não inferior a 0,6 m e uma altura igual ao seu diâmetro;

iii) O balão cilíndrico deve ter um diâmetro não inferior a 0,6 m e uma altura dupla do seu diâmetro;

iv) O balão bicónico é formado por dois balões cónicos, definidos na alínea ii), unidos pela base.

b) A distância vertical entre os balões não deve ser inferior a 1,5 m.

c) A bordo de um navio de comprimento inferior a 20 m, os balões podem ter dimensões menores mas em proporção com o tamanho do navio, podendo a distância que os separa ser correspondentemente reduzida.

#### 7 - Especificações para as cores dos faróis.

A cromaticidade das luzes de todos os faróis de navegação deve estar de acordo com os padrões que a seguir se indicam, os quais se

encontram dentro dos limites da área do diagrama especificado para cada cor pela Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

Os limites da área para cada cor são dados pelas coordenadas dos vértices, que a seguir se indicam:

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) Vermelho:

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 dos faróis.

a) A intensidade luminosa mínima dos faróis deve ser calculada pela fórmula:

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

onde:

I = Intensidade luminosa, em candelas, nas condições de serviço;

T = Factor de limiar,  $2 \times 10^{(-7)}$  lux;

D = Distância de visibilidade (alcance luminoso) do farol, em milhas marítimas;

K = Coeficiente de transmissão atmosférica.

Para os faróis prescritos, K é igual a 0,8, o que corresponde a uma visibilidade meteorológica de cerca de 13 milhas marítimas.

b) A tabela seguinte apresenta alguns valores obtidos com esta fórmula:

(ver documento original)

Nota. - A intensidade luminosa máxima dos faróis de navegação deverá ser limitada de modo a evitar ofuscamento.

#### 9 - Sectores horizontais.

a) - i) Os faróis de borda instalados nos navios devem apresentar, para vante, as intensidades mínimas requeridas. Estas intensidades devem diminuir, até se tornarem praticamente nulas entre  $1^{\circ}$  a  $3^{\circ}$  para fora dos sectores prescritos;

ii) Para os faróis de popa e faróis de mastro, bem como para os faróis de borda, no limite do sector de visibilidade situado  $22,5^{\circ}$  para ré do través, as intensidades mínimas requeridas devem ser mantidas no arco de horizonte dos sectores prescritos pela regra 21, até  $5^{\circ}$  para dentro desses sectores. A partir de  $5^{\circ}$  para o interior dos sectores prescritos, a intensidade poderá diminuir de 50% até aos limites dos sectores prescritos; depois deverá diminuir de forma contínua até se tornar praticamente nula a  $5^{\circ}$ , no máximo, para fora dos sectores prescritos.

b) Com excepção dos faróis de navio fundeado, para os quais não é necessária uma colocação muito alta acima da borda, os faróis visíveis em todo o horizonte devem ser colocados por forma a não serem encobertos pelos mastros, mastaréis ou quaisquer outras estruturas, em sectores angulares superiores a  $6^{\circ}$ .

#### 10 - Sectores verticais.

a) Os sectores verticais dos faróis eléctricos, à excepção dos faróis instalados a bordo de navios à vela, devem garantir que se mantenha, pelo menos:

i) A intensidade mínima prescrita desde  $5^{\circ}$  acima do plano horizontal até  $5^{\circ}$  abaixo desse plano;

ii) 60% da intensidade mínima prescrita desde  $7,5^{\circ}$  acima do plano horizontal até  $7,5^{\circ}$  abaixo desse plano.

b) No caso de navios à vela, os sectores verticais de faróis eléctricos devem garantir que se mantenha, pelo menos:

i) A intensidade mínima prescrita desde  $5^{\circ}$  acima do plano horizontal até  $5^{\circ}$  abaixo desse plano;

ii) 50% da intensidade mínima prescrita desde  $25^{\circ}$  acima do plano horizontal até  $25^{\circ}$  abaixo desse plano.

c) Para os faróis não eléctricos, estas especificações devem ser respeitadas tanto quanto possível.

11 - Intensidade dos faróis não eléctricos.

Os faróis não eléctricos devem ter, tanto quanto possível, as intensidades mínimas especificadas na tabela da secção 8 deste anexo.

12 - Farol de manobra.

Não obstante as disposições da secção 2, f), deste anexo, o farol de manobra, descrito na regra 34, b), deve ficar situado no mesmo plano longitudinal do farol ou faróis de mastro e, quando possível, a uma distância vertical não inferior a 2 m acima do farol de mastro de vante, desde que esteja colocado a uma distância vertical de, pelo menos, 2 m acima ou abaixo do farol do mastro de ré.

Se só houver um farol de mastro, o farol de manobra, se existir, deve ficar onde melhor possa ser visto e a uma distância vertical não inferior a 2 m do farol de mastro.

13 - Aprovação.

A construção de lanternas e de balões e a instalação de lanternas a bordo devem ser consideradas satisfatórias pela autoridade competente do Estado onde o navio está registado.

## ANEXO II

Sinais adicionais para navios de pesca pescando na proximidade uns dos outros

1 - Generalidades.

Os faróis mencionados neste anexo que sejam mostrados em conformidade com as disposições da regra 26, b), devem ficar onde melhor possam ser vistos, pelo menos separados 0,9 m uns dos outros, mas a um nível mais baixo do que os faróis prescritos pela regra 26, b), i), e c), i). Devem ainda ser visíveis em todo o horizonte, a uma distância não inferior a uma milha, mas com um alcance menor que o dos faróis prescritos pelas presentes regras para os navios de pesca.

2 - Sinais para arrastões.

a) Os navios da pesca do arrasto, utilizando aparelho de fundo ou outro imerso, podem mostrar:

i) Dois faróis de luz branca dispostos na mesma linha vertical, quando lançam as suas redes;

ii) Dois faróis dispostos na mesma linha vertical, sendo o superior de luz branca e o inferior de luz vermelha, quando alam as suas redes;

iii) Dois faróis de luz vermelha dispostos na mesma linha vertical, quando as suas redes estão presas num obstáculo.

b) Os navios arrastando em parelha podem mostrar:

i) De noite, um projector dirigido para vante e na direcção do outro navio que emparelha com ele;

ii) Os faróis acima prescritos no parágrafo 2. a), quando lançam ou alam as redes ou quando estas ficam presas num obstáculo.

3 - Sinais para navios pescando ao cerco.

Os navios em faina de pesca ao cerco podem mostrar dois faróis de luz amarela dispostos na mesma linha vertical. Estes devem acender alternadamente todos os segundos, com durações de luz e de obscuridade iguais. Só podem ser mostrados quando o navio está condicionado na sua capacidade de manobra pelas suas artes de pesca.

### ANEXO III

#### Características técnicas de material de sinalização sonora

1 - Apitos.

a) Frequência e alcance sonoro.

A frequência fundamental do sinal deve estar compreendida entre 70 Hz e 700 Hz.

O alcance sonoro do sinal de um apito é determinado pelas frequências, que podem compreender a frequência fundamental e ou uma ou mais frequências mais elevadas, situadas entre 180 Hz e 700 Hz ((mais ou menos) 1%) e que proporcionam os níveis de pressão acústica especificados na secção 1, c), abaixo.

b) Limites das frequências fundamentais.

A fim de garantir uma grande variedade nas características dos apitos, a frequência fundamental de um apito deve estar compreendida entre os seguintes limites:

- i) Entre 70 Hz e 200 Hz, para navios de comprimento igual ou superior a 200 m;
- ii) Entre 130 Hz e 350 Hz, para navios de comprimento igual ou superior a 75 m, mas inferior a 200 m;
- iii) Entre 250 Hz e 700 Hz, para navios de comprimento inferior a 75 m.

c) Intensidade do sinal e alcance sonoro.

Um apito instalado a bordo de um navio deve assegurar, na direcção de máxima intensidade e a uma distância de 1 m, um nível de pressão acústica não inferior ao valor estabelecido na tabela seguinte, pelo menos, numa faixa de um terço de oitava situada na gama de frequência de 180 Hz a 700 Hz ((mais ou menos) 1%):

(ver documento original)

O alcance sonoro indicado nesta tabela deve ser considerado apenas como informação. Corresponde aproximadamente à distância a que um apito pode ser ouvido, segundo o seu eixo no sentido de emissão, com uma probabilidade de 90%, em condições de ar calmo, a bordo de um navio onde o nível de ruído de fundo nos postos de escuta seja médio (considerando 68 dB, na faixa de oitava centrada em 250 Hz e 63 dB na faixa de oitava centrada em 500 Hz). Na prática, a distância a que um apito pode ser ouvido é extremamente variável e depende muito das condições meteorológicas.

Os valores indicados podem ser considerados como típicos, mas, em caso de vento forte ou nível de ruído ambiente elevado nos locais de escuta, o alcance sonoro pode ser muito reduzido.

d) Características direccionais.

O nível de pressão acústica de um apito direccional não deve ser inferior, em mais de 4 dB, ao nível de pressão acústica segundo eixo para vante para todas as direcções do plano horizontal compreendidas num sector de (mais ou menos) 45° em relação ao mesmo eixo.

Em qualquer outra direcção, no plano horizontal, o nível de pressão acústica não deve ser inferior, em mais de 10 dB, ao nível da pressão



acústica no eixo, de modo que o alcance em qualquer direcção seja, pelo menos, igual a metade do alcance segundo o eixo para vante. O nível de pressão acústica deve ser medido na faixa de um terço de oitava que determina o alcance sonoro.

e) Localização dos apitos.

Quando um apito direccional é utilizado como único apito a bordo de um navio, deve ser instalado de modo a produzir a sua intensidade máxima na direcção da proa do navio. Os apitos devem estar instalados no navio tão alto quanto possível, a fim de reduzir a interceptação, por obstáculos, dos sons emitidos e, também, minimizar os riscos de efeitos nocivos no sistema auditivo do pessoal de bordo. O nível de pressão acústica nos locais de escuta do sinal do próprio navio não deve ultrapassar 110 dB(A) e, tanto quanto possível, não deve exceder 100 dB(A).

f) Instalação de vários apitos.

Quando forem instalados vários apitos a mais de 100 m uns dos outros, eles devem ser montados de modo a não serem accionados simultaneamente.

g) Sistema de apitos combinados.

Quando, pela existência de obstáculos, o campo acústico de um só apito, ou de um dos apitos mencionados no parágrafo 1, f), corre o risco de apresentar uma zona onde o nível acústico do sinal é sensivelmente reduzido, recomenda-se a instalação de um sistema de apitos combinados, de modo a obviar aquela redução.

Para efeitos destas regras, o sistema de apitos combinados é considerado como um único apito. Os apitos de um tal sistema não devem estar situados a mais de 100 m uns dos outros e devem estar montados de modo a soarem simultaneamente. A frequência de cada apito deve diferir das outras de, pelo menos, 10 Hz.

2 - Sino ou tantã.

a) Intensidade do sinal.

Os sinos, os tantãs ou quaisquer outros dispositivos com características acústicas semelhantes devem produzir um nível de pressão acústica de, pelo menos, 110 dB à distância de 1 m.

b) Construção.

Os sinos e os tantãs devem ser construídos num material resistente à corrosão e concebidos de modo a emitir um som claro. O diâmetro da boca do sino não deve ser inferior a 300 mm em navios de comprimento superior a 20 m e a 200 mm em navios de comprimento compreendido entre 12 m e 20 m.

Sempre que possível, recomenda-se instalar no sino um badalo com comando mecânico, de modo a garantir uma força de impacte constante, mas com possibilidade de accionamento manual.

A massa do badalo não deve ser inferior a 3% da massa do sino.

### 3 - Aprovação.

A construção e características técnicas do material de sinalização sonora, bem como da sua instalação a bordo, devem ser consideradas satisfatórias pela autoridade competente do Estado onde o navio estiver registado.

## ANEXO IV Sinais de perigo

1. Os seguintes sinais, utilizados ou mostrados em conjunto ou separadamente, significam perigo e a necessidade de assistência:

- a) Tiro de peça, ou outros sinais explosivos, com intervalos de cerca de um minuto;
- b) Som contínuo, produzido por qualquer aparelho de sinais de nevoeiro;
- c) Foguetes ou bombas, projectando estrelas de cor vermelha, lançados um de cada vez, a intervalos curtos;
- d) Sinal emitido por radiotelegrafia, ou por qualquer outro sistema de sinalização, formado pelo grupo ... - - - ... (S. O. S.) do código Morse;
- e) Sinal radiotelefónico, formado pela palavra «Mayday»;
- f) Sinal de perigo N. C., do Código Internacional de Sinais;
- g) Sinal formado por uma bandeira quadrado, tendo, acima ou abaixo dela, um balão esférico ou objecto semelhante;
- h) Fogueiras a bordo (tais como as produzidas pela combustão de uma barrica de alcatrão, de óleo, etc.);

i) Foguete com pára-quedas, ou um facho de mão, que produzam uma luz vermelha;

j) Sinal fumígeno, que produza fumo cor de laranja;

k) Movimentos lentos e repetidos, de cima para baixo, dos braços estendidos de cada lado do corpo;

l) Sinal de alarme radiotelegráfico;

m) Sinal de alarme radiotelefônico;

n) Sinais transmitidos por radiobalizas de localização de sinistros.

2. É interdito o emprego de qualquer dos sinais acima mencionados, excepto para indicar um caso de perigo ou uma necessidade de assistência, bem como o uso de outros sinais susceptíveis de com eles serem confundidos.

3. Chama-se a atenção para os capítulos pertinentes do Código Internacional de Sinais, para o Manual de Busca e Salvamento para uso dos navios de comércio e para os seguintes sinais:

a) Lona cor de laranja, com um quadrado ou um círculo preto, ou ainda com um outro símbolo apropriado (para identificação aérea);

b) Colorante.