CAPÍTULO 4 - RIPEAM

APRESENTAÇÃO

- 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 e 20001.
- 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). (Extraído do RIPEAM/COLREG-72).

Apresentamos aqui, de forma resumida e ilustrada, algumas informações importantes que devem ser observadas pelos navegantes, especialmente aqueles que desejam habilitar-se na categoria de ARRAIS AMADOR.

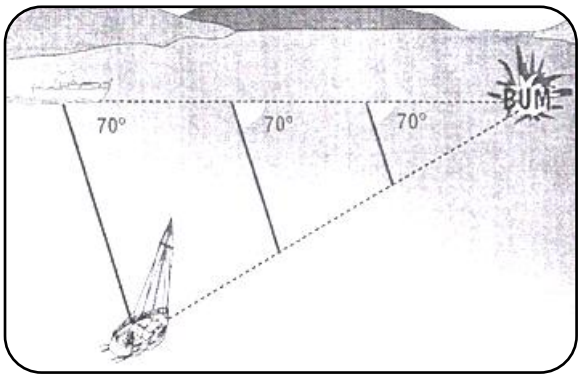
Lembramos que a legislação completa deve sempre ser consultada em **www.dpc.mar.mil.br**.

DEFINIÇÕES GERAIS

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

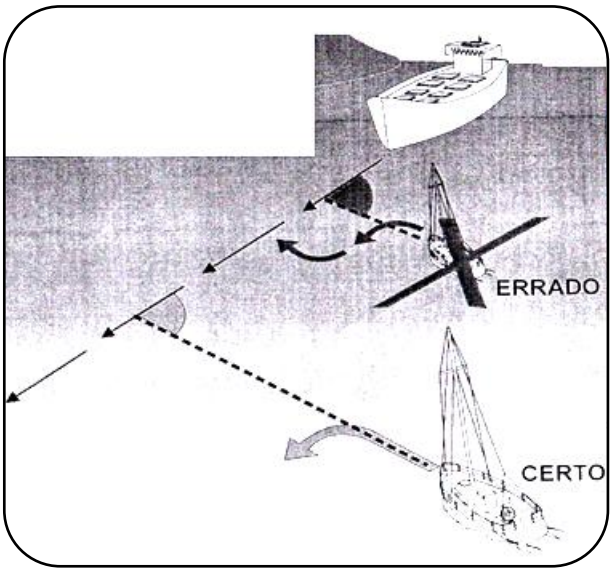
- A palavra "**embarcação**" designa qualquer engenho ou aparelho, inclusive veículos sem calado e hidroaviões, usados ou capazes de serem usados como meio de transporte sobre a água.
- O termo "**embarcação de propulsão mecânica**" designa qualquer embarcação movimentada por meio de máquinas ou motores.
- O termo "**embarcação de vela**" designa qualquer embarcação sob vela, desde que sua máquina de propulsão, se houver, não esteja em uso.
- 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.
- A palavra "**hidroavião**" designa qualquer aeronave projetada para manobrar sobre a água.
- 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.
- 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 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.
- O termo "**em movimento**" se aplica a todas as embarcações que não se encontram fundiadas, amarradas à terra ou encalhadas.

MANOBRAS PARA EVITAR COLISÃO



EM CASO DE DÚVIDA, CONSIDERE HAVER RISCO DE COLISÃO

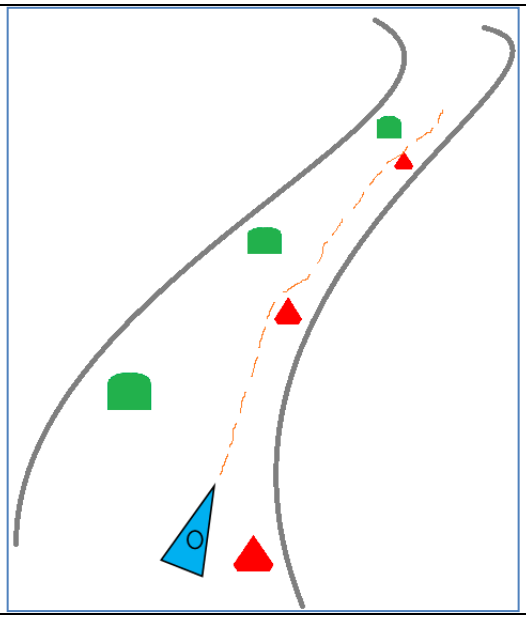
- Marcação constante e distância diminuindo: Risco de colisão.



ALTERAÇÃO SUBSTANCIAL DE RUMO

- Toda manobra para evitar colisão deve ser franca e positiva, bem como deve ser feita com ampla antecedência.

NAVEGAÇÃO EM CANAIS ESTREITOS



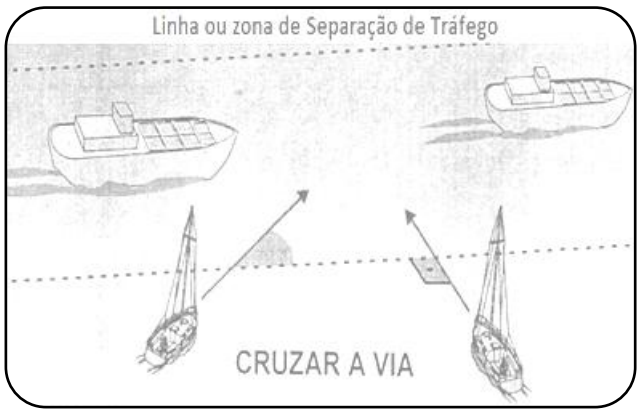
Uma embarcação que estiver navegando ao longo de um canal ou via de acesso, deverá se manter tão próxima quanto possível e seguro do limite exterior desse canal ou via de acesso que estiver a seu BORESTE.

TERMOS QUE DIFERENCIAM DUAS EMBARCAÇÕES QUE SE ENCONTRAM

MANOBRADORA	**PREFERENCIADA**
Embarcação que não tem preferência de passagem, ou seja, aquela que tem de tomar uma ação necessária para ficar fora do caminho da outra.	Embarcação que tem preferência de passagem, ou seja, aquela que pode prosseguir sem necessidade de tomar nenhuma ação. Em qualquer situação, uma embarcação é manobradora e a outra é preferenciada.

Se duas lanchas navegam em rumos opostos, dentro de um rio, a que vem a favor da corrente tem preferência e se posiciona no meio do rio; a que está subindo o rio (cntra a corrente), mantém-se na sua margem de boreste e é a manobradora.

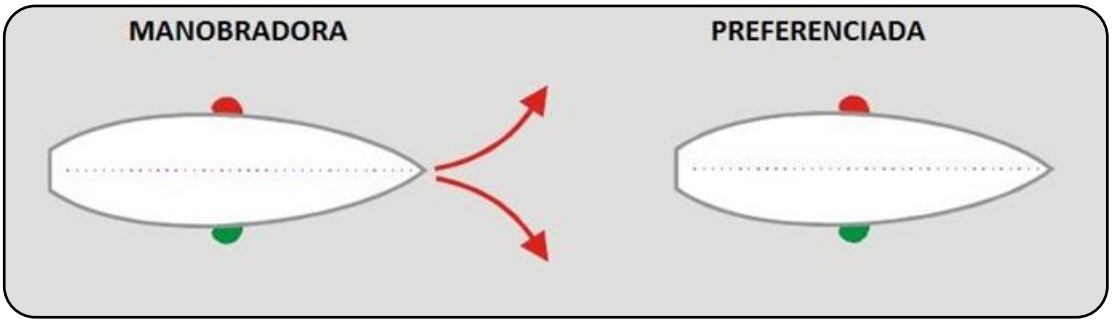
ESQUEMA DE SEPARAÇÃO DE TRÁFEGO



Uma embarcação de esporte e recreio deverá evitar cuzar uma via de tráfego tanto quanto possível; porém, se for necessário, tal manobra, deverá ser feita de forma a cruzar perpendicularmente a via de tráfego.

- Velocidade de Segurança é a velocidade que possibilita uma ação apropriada e eficaz a fim de evitar uma colisão e de parar a embarcação a uma distância segura. Ao cruzar com outras embarcações fundeadas nas mesmas localidades às margens dos rios e canais, devemos diminuir a velocidade.

- A velocidade de segurança de uma embarcação é função de SEU CALADO, DOS PERIGOS PRÓXIMOS, DO TRÁFEGO LOCAL, ALÉM DE OUTROS FATORES.

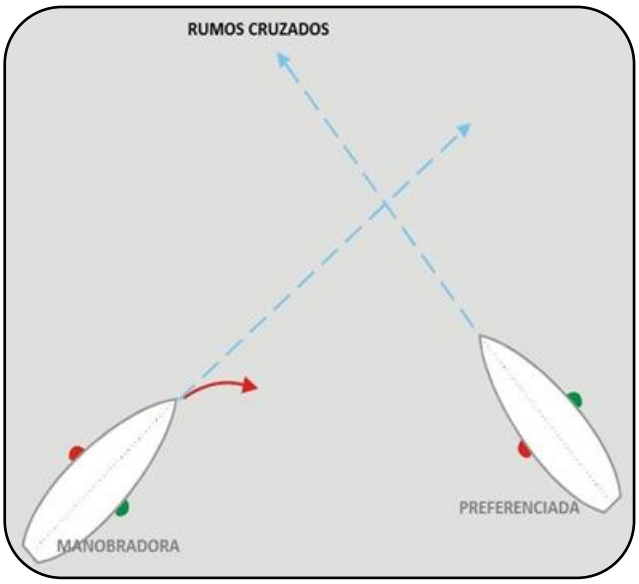


Toda embarcação que esteja ultrapassando outra deverá manter-se fora do caminho dessa outra.

- Deverá ser considerada uma embarcação alcançando outra, toda embarcação que se aproximar de outra, vinda de uma direção de mais de 22,5° para ré do través dessa última (durante a noite só poderá ser avistada a luz de alcançado).
- Quando a **alcançadora** ultrapassar a **alcançada**, as condições de alcançada e alcançadora não mudam. A alcançadora não se dispensará da obrigação de se manter fora do caminho da embarcação alcançada.

Quando duas embarcações a propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos e em condições que envolvam riscos de colisão, cada uma deverá guinar para BORESTE de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra.

RUMOS CRUZADOS



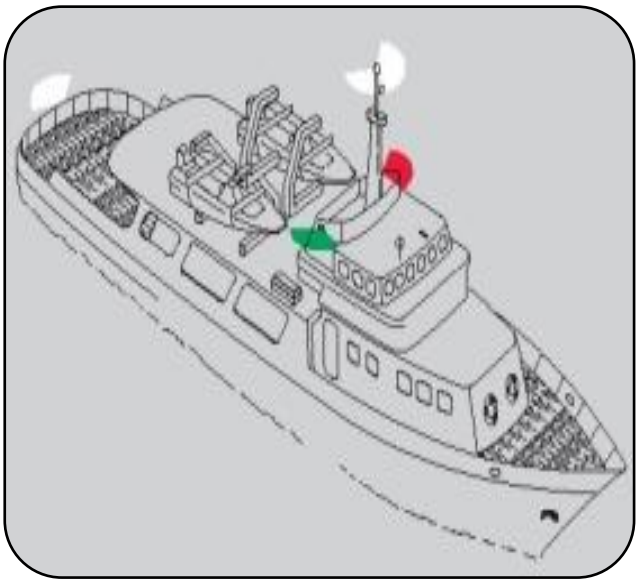
Quando duas embarcações a propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de colisão, a embarcação que avista a outra por BORESTE deverá manter-se fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa.

- Numa situação de rumos cruzados entre uma lancha e um veleiro, a lancha deve desviar para evitar uma colisão, pois um veleiro tem preferência sobre embarcações motorizadas.
- Quando houver risco de colisão, e a embarcação monobradora não manobrar adequadamente, a embrcação preferenciada deve, então, manobrar.

RESPONSABILIDADE ENTRE EMBARCAÇÕES

Embarcações a propulsão mecânica devem manobrar em relação a embarcação:	A – sem governo B – de manobra restrita C – engajada na pesca D – a vela
Embarcações a vela devem manobrar em relação a embarcação:	A – sem governo B – de manobra restrita C – engajada na pesca
Embarcações engajadas na pesca devem manobrar em relação a embarcação:	A – sem governo B – de manobra restrita
Embarcações de manobra restrita devem manobrar em relação a embarcação:	A – sem goveno
A sequência de situações que dão preferência de manobra para barcos navegando, por ordem de preferência é: 1. Embarcação sem governo, 2. Embarcação com capacidade de manobra restrita, 3. Embarcação arrastando redes(engajada na pesca), 4. Embarcação à vela, 5. Todas as demais embarcações motorizadas.	
Uma embarcação à vela tem preferência sobre as embarcações a motor. Uma embarcação engajada na pesca deverá manter-se fora do caminho das embarcações sem governo, ou capacidade restrita.	

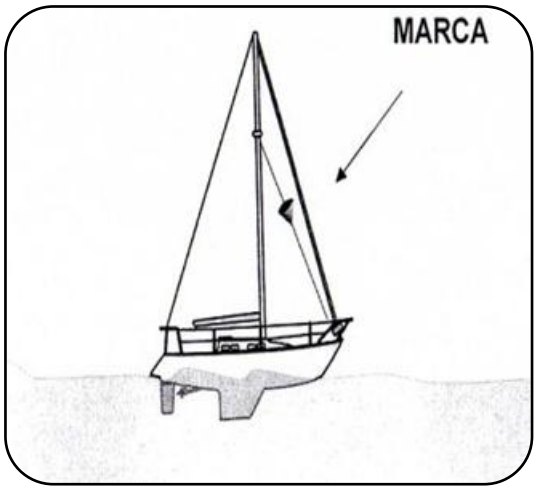
LUZES E MARCAS



São situações que eu utilizo as luzes de navegação: à noite, em visibilidade restrita e quando necessário, exceto: com embarcação atracada no cais.

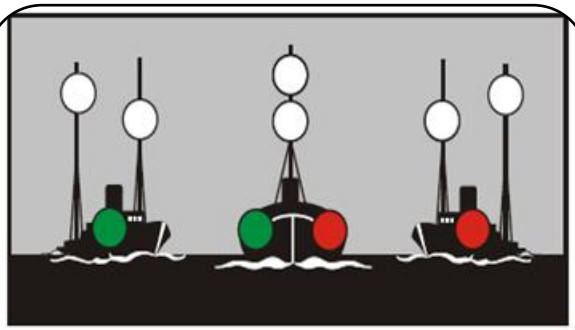
ATENÇÃO: LUZ É PARA USO NOTURNO.

Só é permitida a utilização de luzes correspondentes as regras do Ripeam. Qualquer outra luz pode camuflar as Luzes de Bordos.

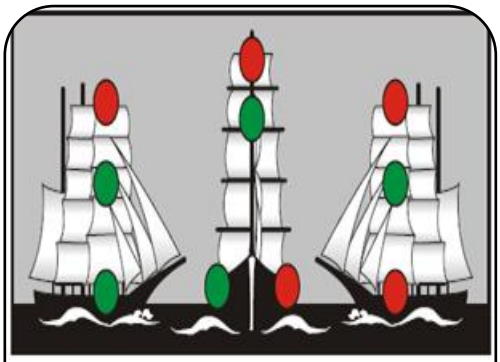


O termo MARCA designa as formas geométricas utilizadas para sinalizar operações de embarcações durante o dia, em substituição às luzes.

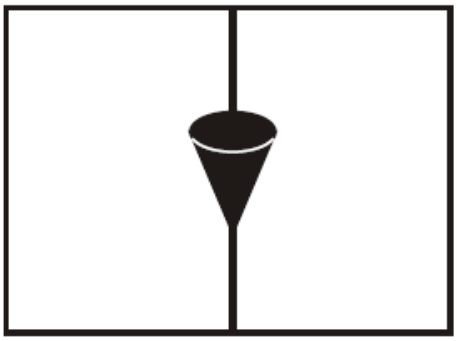
ATENÇÃO: MARCAS SÃO DE USO DIURNO



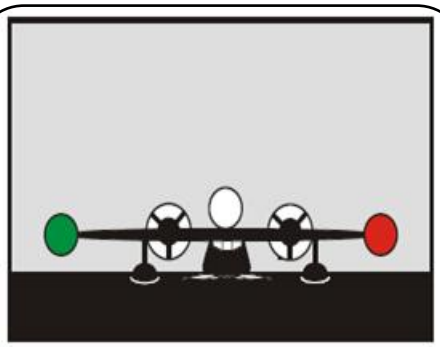
Regra 23 (a)
EMBARCAÇÃO DE PROPULSÃO MECÂNICA EM MOVIMENTO
(A de comprimento inferior a 50 metros não é obrigada a exibir a luz de mastro a ré)
[Ver as Regras 23 (b) e (c) e Regra 26 (a)]



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

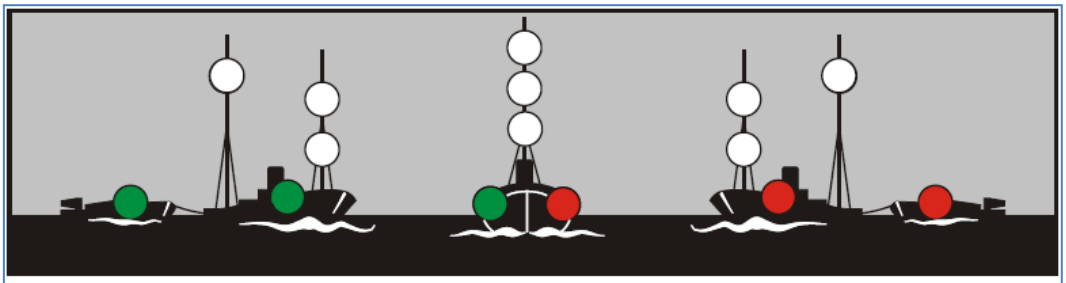


Regra 25 (e)
EMBARCAÇÃO NAVEGANDO À VELA, QUANDO TAMBÉM USANDO SUA PROPULSÃO MECÂNICA

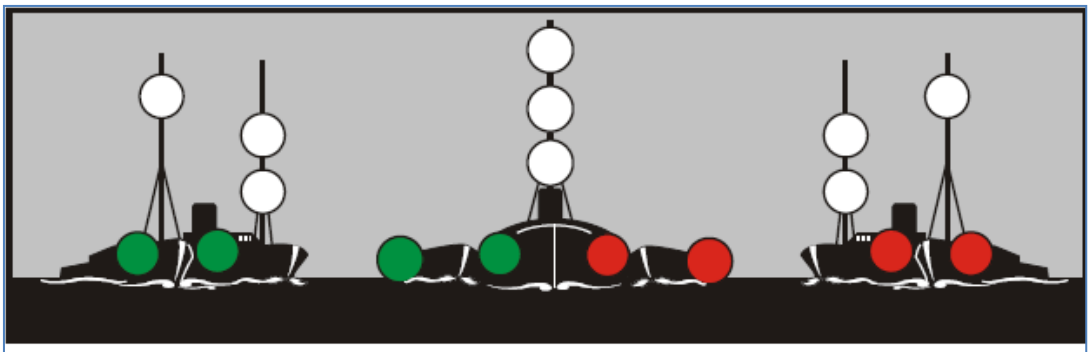


Regra 31
HIDROAVIÃO OU NAVE DE VÔO RASANTE NAVEGANDO SOBRE A ÁGUA [Ver a Regra 23 (c)

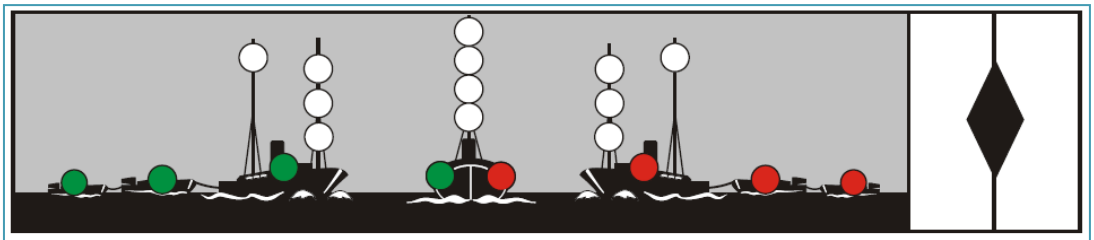
LUZES E MARCAS DO RIPEAM-1972



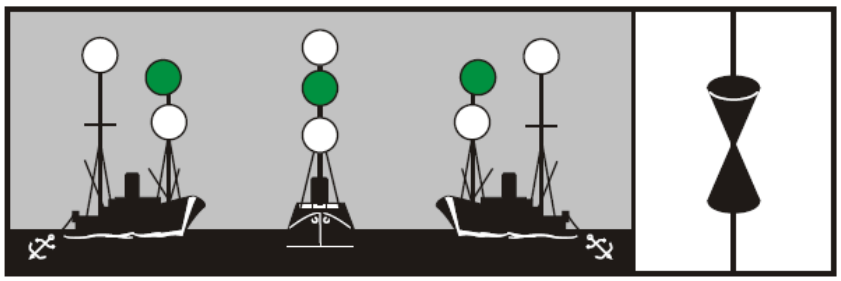
Regras 24 (a) (d) e (e)
EMBARCAÇÃO EM FAINA DE REBOQUE
(Comprimento do reboque inferior a 200 metros)
[Ver as Regras 27 (c) e (23) (a) (II)]



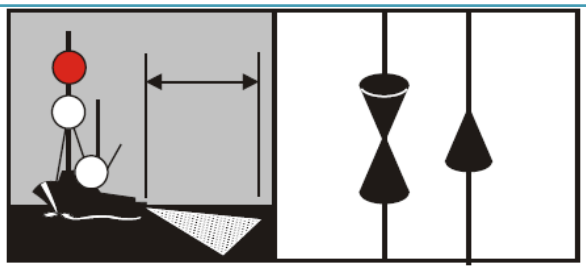
Regra 24 (c) (e) e (f)
EMBARCAÇÃO EM FAINA DE REBOQUE A CONTRABORDO OU EMPURRA
(Não exibirá a luz de reboque) [Ver as Regras 27 (c) e 23 (a) (II)]



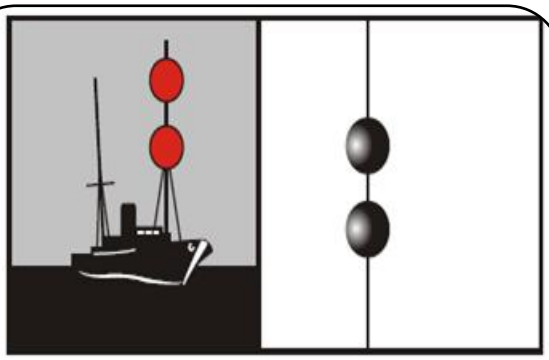
Regras 24 (a) (d) e (e)
EMBARCAÇÃO EM FAINA DE REBOQUE
(Comprimento do reboque superior a 200 metros)
[Ver as Regras 27 (c) e 23 (a) (II)]



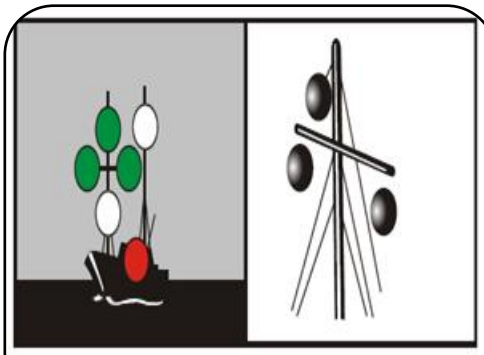
Regra 26 (b)
EMBARCAÇÃO ENGAJADA NA PESCA DE ARRASTO
(Quando com seguimento exibirá também as luzes de bordo e alcançado)
(A de comprimento inferior a 50 m não será obrigada a exibir a luz de mastro a ré, mas poderá fazê-lo. Ver o anexo II ao RIPEAM)



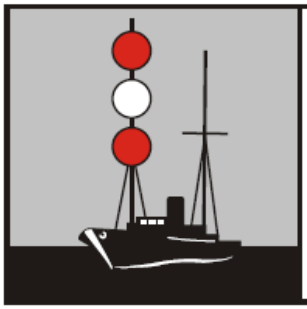
Regra 26 (c)
EMBARCAÇÃO ENGAJADA NA PESCA, QUE NÃO SEJA DE ARRASTO
(Quando o equipamento de pesca se estender a mais de 150 metros, deverá exibir uma luz circular branca ou um cone com o vértice para cima, na direção do aparelho) (Quando com seguimento exibirá também as luzes de bordo e de alcançado)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

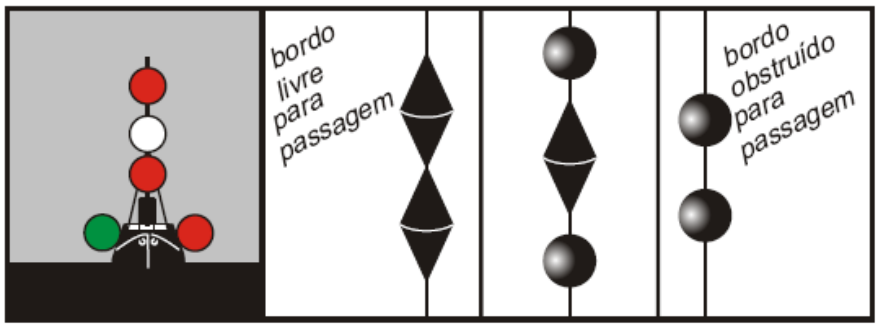


Regra 27 (f)
EMBARCAÇÃO ENGAJADA EM OPERAÇÃO DE REMOÇÃO DE MINAS
[Ver a Regra 23 (a) (II)]

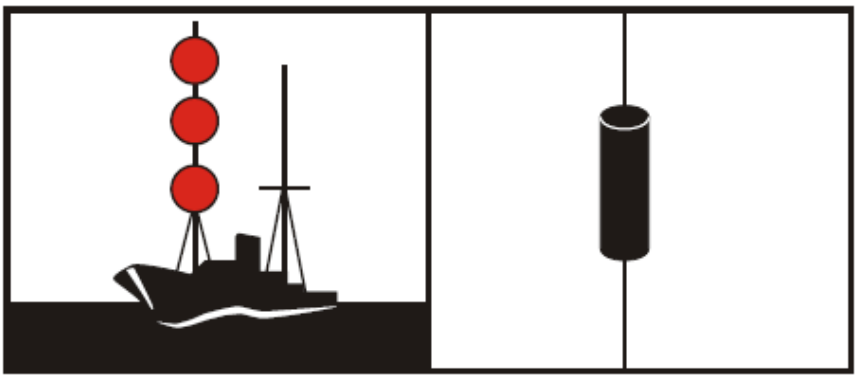


(Quando com seguimento exibirá também as luzes de mastro, de bordo e de alcançado) (Quando fundeada, exibirá também as luzes e marca de fundeio)

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

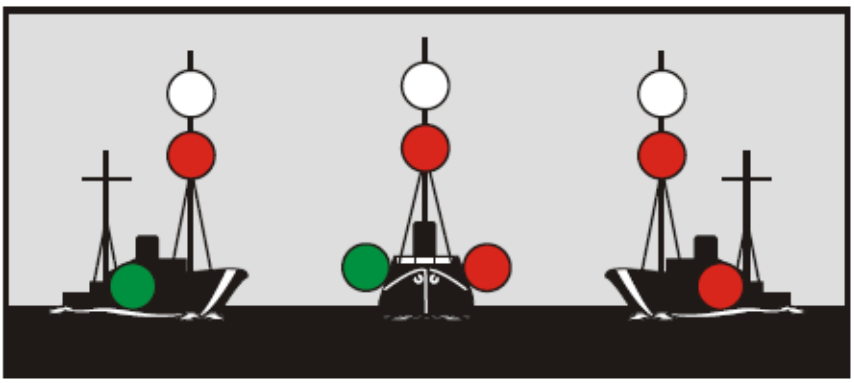


Regra 27 (d)
EMBARCAÇÃO ENGAJADA EM OPERAÇÃO SUBMARINA OU DE DRAGAGEM, COM CAPACIDADE DE MANOBRA RESTRITA E COM EXISTÊNCIA DE OBSTRUÇÃO
(Quando com seguimento, exibirá também as luzes de mastro, de bordo e de alcançado)
(Quando fundeada não exibirá as luzes de fundeio) [Ver a Regra 27 (e)]



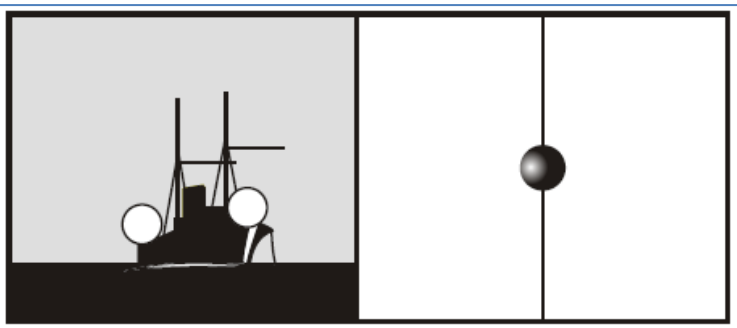
Regra 28

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



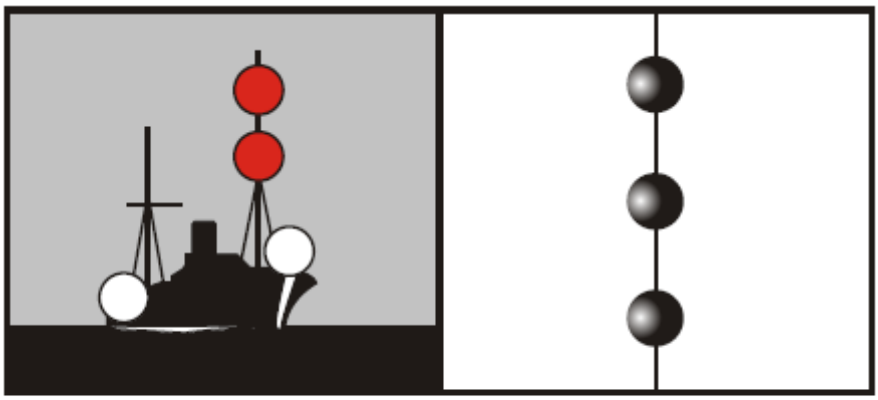
Regra 29 (a)

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



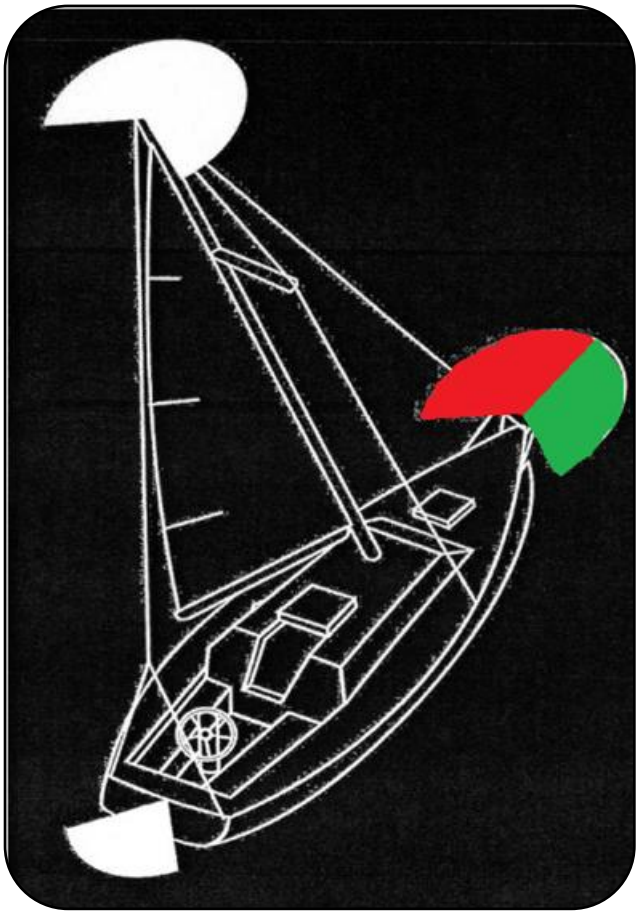
Regra 30 (a)

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



Regra 30 (d)
EMBARCAÇÃO ENCALHADA

Observações sobre Luzes de Navegação



LUZES DE NAVEGAÇÃO - As luzes de bordos, de mastro e de alcançado são setorizadas para melhor identificar o movimento da embarcação à noite.

- **LUZ DE MASTRO – L**uz branca contínua, sobre o eixo longutudinal da embarcação, visível num setor de 225°, desde a proa até 22,5° por ante-aré do través.
- **LUZES DE BORDO –** Luz verde BE – Luz encarnada – BB, contínua, visível em setores de 112,5° de cada bordo.
- **LUZ DE ALCANÇADO –** Luz branca contínua situada tão próxima quanto possível da popa, visível num setor horizontal de 135° e posicionada de modo a projetar a sua luz sobre um setor de 67,5° de cada bordo a partir da popa.
- **A LUZ DE REBOQUE** de uma embarcação tem a cor amarela.

ALCANCE LUMINOSO DOS FARÓIS DE NAVEGAÇÃO

- O alcance luminoso para a luz ou luzes de mastro de embarcação com comprimento igual ou superior a 50 metros, é de 6 milhas náuticas.
- As embarcações de comprimento igual ou superior a 50 metros devem ter as luzes de bordos com intensidade suficiente para serem vistas a: 3 milhas.
- O alcance luminosos para as luzes de alcançado de embarcação com comprimento igual ou superior a 50 metros deve ser: superior a 3 milhas náuticas.
- O alcance luminosos para as luzes de alcançado de embarcação com comprimento igual ou superior a 12 metros deve ser: 2 milhas náuticas.
- Embarcações de comprimento inferior a 12 metros deverão ter a luz de alcançado com alcance de: 2 milhas náuticas.
- Embarcações de comprimento inferior a 12 metros deverão ter a luz de mastro com alcance de: 2 milhas náuticas.
- Uma luz de mastro é branca e visível em um arco de: 225° da proa para os bordos.

SINAIS SONOROS E LUMINOSOS

A PALAVRA APITO designa qualquer dispositivo de sinalização sonora capaz de produzir os sons curtos e longos prescritos.

Os dispositivos de sinalização capazes de produzir os sons curtos e longos são utilizados nas seguintes situações: Manobra, advertência e baixa visibilidade.

SINAIS DE MANOBRA

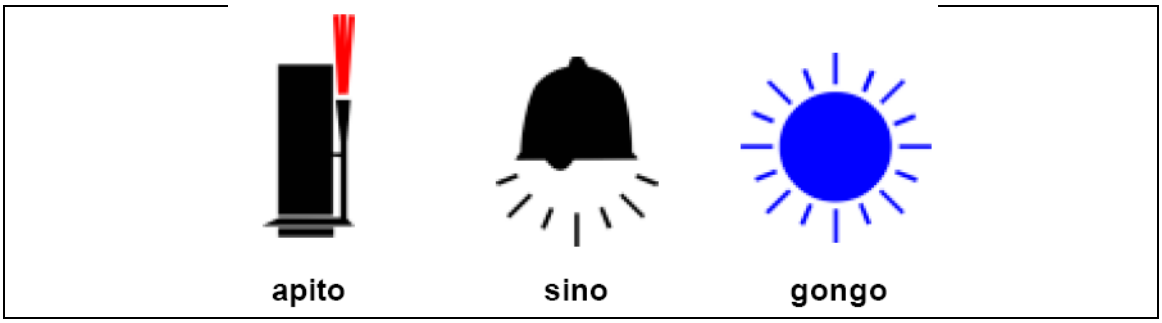
	Um apito curto	Estou guinando para boreste.
	Dois apitos curtos	Estou guinando para bombordo.
	Três apitos curtos	Estou dando máquinas atrás.
	Cinco apitos curtos.	Quando uma embarcação não consegue entender as intenções de manobra da outra.

SINAIS DE ADVERTÊNCIA		
	Dois apitos longos e um apito curto.	Tenciono ultrapassá-la por seu boreste.
	Dois apitos longos e dois apitos curtos.	Tenciono ultrapassá-la por seu bombordo.
	Um apito longo, um curto, um longo e um curto.	Concordo com sua ultrapassagem.
	Um 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

Qualquer embarcação pode suplementar os sinais de apito de advertência e manobra com sinais luminosos por meio de lampejos com duração de cerca de um segundo, em intervalos também de um segundo.

	Um lampejo	Estou guinando para boreste.
	Dois lampejos	Estou guinando para bombordo.
	Três lampejos	Estou dando máquinas atrás.

Equipamentos para SINAIS SONOROS:



SINAIS DE BAIXA VISIBILIDADE

	Um apito longo em intervalos não superiores a 2 minutos.
	Embarcação de propulsão mecânica com seguimento.
	Dois apitos longos sucessivos em intervalos não superiores a 2 minutos.
	Embarcação de propulsão mecânica sob máquinas, mas parada e sem seguimento.
	Um apito longo seguido de dois apitos curtos em intervalos não superiores a 2 minutos.
	Embarcação sem governo, restrita devido a seu calado, a vela, engajada na pesca, com capacidade de manobra restrita, rebocando ou empurrando
	Um apito longo e três apitos curtos.
	Embarcação rebocada.
	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), a intervalos não superiores a 1 minuto.
	Embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, fundeada.
	Um apito curto, um longo e um curto.
	Embarcação fundeada, indicando sua posição e advertindo uma embarcação que se aproxima quanto à possibilidade de uma colisão. Além do toque de sino, ou toques de sino e gongo.
Três badaladas distintas,um toque de sino e, se determinado, gongo e três badaladas distintas	
Embarcação encalhada.	
	Quatro apitos curtos.
	Sinal de identificação de embarcação engajada em serviço de praticagem

DICAS IMPORTANTES PARA A PROVA

1. Uma embarcação à noite exibindo duas luzes circulares encarnadas, dispostas em linha vertical onde melhor pode ser vista será uma embarcação: **SEM GOVERNO.**
2. Uma embarcação à noite exibindo duas luzes circulares, em linha vertical, sendo a superior verde e a inferior branca será: **UMA EMBARCAÇÃO ENGAJADA NA PESCA DE ARRASTO.**
3. São sinais de perigo, exceto: **UM BALÃO PRETO IÇADO NO MASTRO OU ONDE MELHOR PODE SER VISTO.**
4. O que devemos exibir durante o dia, em uma embarcação fundeada: **UM BALÃO PRETO NO MASTRO.**
5. Uma embarcação a vela em movimento deve exibir: **LUZES DE BORDOS E LUZES DE ALCANÇADO.**
6. Embarcação inferior a 12 metros tem que exibir: **LUZ DE MASTRO COM ALCANCE DE 2 MILHAS.**
7. Uma embarcação, à noite, exibindo três luzes circulares verdes, formando um triângulo, será uma embarcação: **EM OPERAÇÃO DE REMOÇÃO DE MINAS(BOMBAS).**
8. O termo “em movimento” é aplicado às embarcações que: **NÃO SE ENCONTRAM FUNDEADAS, AMARRADAS A TERRA OU ENCALHADAS.**
9. O que significa o termo “embarcação com capacidade de manobra restrita”: **DEVIDO À NATUREZA DE SEUS SERVIÇOS, SE ENCONTRAR RESTRITA NA SUA CAPACIDADE DE MANOBRAR.**

10. Como se chama uma luz branca contínua, situada sobre o eixo longitudinal da embarcação, visível num setor horizontal de 225° desde a proa até 22,5° por ante-a-ré do través: **LUZ DE MASTRO.**
11. Embarcação inferior a 12 metros tem que exibir: **LUZ DE MASTRO COM ALCANCE DE 2 MILHAS.**
12. Embarcação fundeada igual ou maior de 100 metros deverá soar: **SINO AVANTE E GONGO A RÉ.**