



ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES DE PESCA DE MERLUZA

PUERTO PESQUERO APDO. 1.078 COD. POSTAL 36200 VIGO (ESPAÑA)

CIRCULAR INFORMATIVA

Número:	Tirada:	Referencia:	Departamento:	Fecha:
49/90	100	AN-TF/EU-nv	GERENCIA-ADJUNTA	13 Mayo 1.990
<b>Asunto:</b>	MENSAJES Y RADIOCOMUNICACIONES OBLIGATORIAS BUQUES EN AGUAS BRASILEÑAS			
<b>Anexos:</b>	A) Sinopsis de la Orden nº 33-03A de la Dirección de puertos y costas de Brasil. B) Diversas informaciones del SISTRAM (Sistema de Información sobre Tráfico Marítimo). C) Area de responsabilidad SAR de Brasil.			

- IMPORTANTE -

Muy señores nuestros:

La agencia consignataria con la que vienen operando los buques afectos a esta Asociación que hacen escala en Fortaleza (Brasil), ha procedido a informarnos ampliamente sobre el tema del asunto.

En dicha información se señala la OBLIGACION que tienen todos los buques que navegan en aguas de la Z.E.E. (Zona Económica Exclusiva) brasileña, o que se dirijan a algún puerto del citado país, de realizar las comunicaciones de mensajes obligatorios, a la COMCONTRAM (Comando de Control Naval del Tráfico Marítimo), que corresponda al área en que se encuentre el buque.

Esta obligación queda reflejada en la Orden nº 33-03 A de la Dirección de Puertos y Costas del Ministerio de Marina Brasileña, de la cual se adjunta una sinopsis contenida en el Anexo A).

Por ser la presente información de vital importancia, ya que su cumplimiento evitará problemas en las escalas de los buques en puertos brasileños, rogamos una detenida y atenta lectura de la misma, y recomendamos a aquellas empresas armadoras cuyos buques proyecten hacer entrada en algún puerto de Brasil, la comuniquen a los capitanes o patrones de las embarcaciones a la mayor brevedad posible, a fin de que la puedan aplicar.

Sin otro particular, les saluda atentamente

Fdo.: REINALDO IGLESIAS PRIETO  
Gerente-Adjunto

## ANEXO A)

### **Sinopsis de la Orden 33-03 A de la Dirección de Puertos y Costas del Ministerio de Marina Brasileño**

#### 1) PROPOSITO

Difundir las normas y procedimientos adoptados para el seguimiento del tráfico de buques en el área de responsabilidad marítima SAR (Búsqueda y Salvamento Marítimo) de Brasil.

#### 2) GENERALIDADES

- \* La aprobación por Brasil de la Convención SAR ha hecho que un área del Atlántico quede bajo la responsabilidad SAR de este país.
- \* El seguimiento del tráfico marítimo así como las entradas y salidas de buques en puertos brasileños, es realizado por el comando de Control Naval del Tráfico Marítimo (COMCONTRAM).

#### 3) DISPOSICIONES GENERALES

Los buques de bandera extranjera están obligados a comunicar al COMCONTRAM sus datos de identificativo de llamada, posición, rumbo, velocidad, procedencia, destino, fecha y hora aproximada de llegada al puerto de destino, cuando se encuentren navegando en aguas bajo jurisdicción brasileña (o se dirijan a puerto brasileño).

Asimismo, estos mensajes tendrán un carácter voluntario u opcional para los buques de bandera no brasileña, que naveguen en las áreas incluidas en las zonas SAR señaladas en el Anexo B) (siempre y cuando no sean aguas de la Z.E.E. de Brasil en la cual son obligatorias).

#### SISTRAM

Para hacer el seguimiento de la navegación en dichas aguas, dispone Brasil, del Sistema de Informaciones sobre Tráfico Marítimo (SISTRAM), que emplea el procesamiento electrónico de datos para el seguimiento de los buques, tanto a nivel de las aguas jurisdiccionales brasileñas, como en aguas de la zona SAR, en la cual el SISTRAM permite, en caso de siniestro marítimo, la rápida verificación de buques que pueden prestar auxilio, antes incluso de que los medios enviados desde tierra puedan hacerlo.

### MENSAJES DEL SISTRAM

Los mensajes que los buques comunicarán al COMCONTRAM a través de la estación costera de la RENEC, que corresponda al área de navegación en la que se encuentren, pueden ser de cuatro tipos:

- Tipo uno: Mensajes de partida

- \* Para la salida de puertos brasileños o entrada en aguas de la SAR o Z.E.E. brasileña.

- Tipo dos: Mensajes de alteración de derrota

- \* Se efectuarán siempre que, tras un mensaje tipo uno o tipo tres, el buque debe modificar su derrota, por motivos de seguridad, o establecimiento de otro puerto de escala.

- Tipo tres: Mensajes de posición

- \* Se enviarán para corregir la posición del navío (cuando se constate que su posición real difiere en más de 25 millas en relación con la derrota planeada) etc.

- Tipo cuatro: Mensajes de llegada

- \* Enviado para confirmar la entrada del navío en el puerto de llegada.

Cada tipo de mensajes referido anteriormente, tendrá un formato que se recoge en un cuadro anexo.

SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO MARÍTIMO

SISTRAM

REVISTO EM JUNHO DE 1989

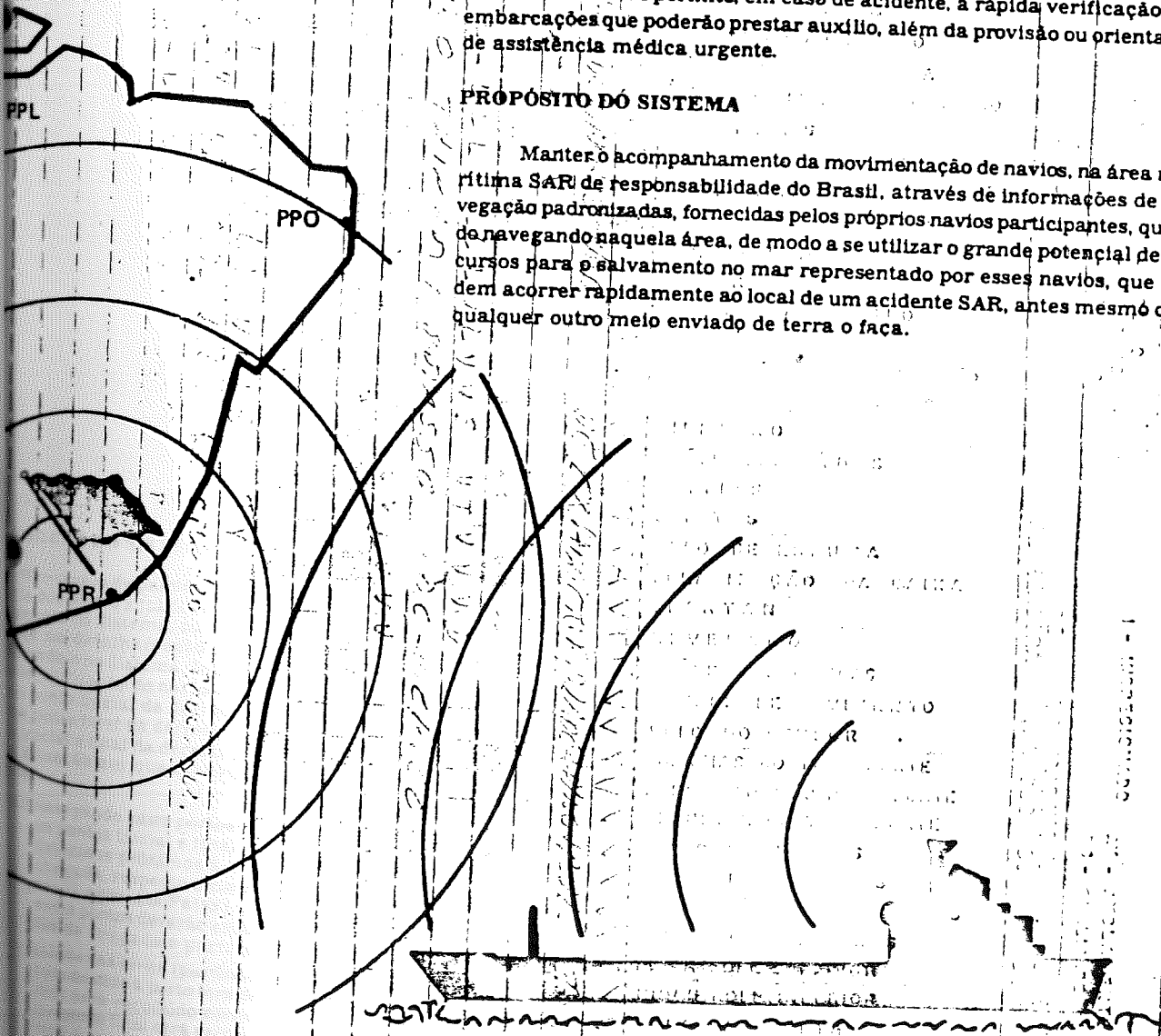
Signatário das Convenções Internacionais para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (1974) e Busca e Salvamento Marítimos (SAR-1979), o Brasil assumiu o compromisso de acionar os meios disponíveis para auxiliar os navios mercantes, de qualquer nacionalidade, em situação de emergência no mar, dentro da área marítima SAR de responsabilidade brasileira.

Para tal, dispõe de um Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) que utiliza o processamento eletrônico de dados para o acompanhamento dos navios participantes, em suas rotas de longo curso, cabotagem e interior, dentro da referida área, acompanhamento esse que pode ser estendido a todo o Atlântico Sul.

O SISTRAM permite, em caso de acidente, a rápida verificação das embarcações que poderão prestar auxílio, além da provisão ou orientação de assistência médica urgente.

PROPÓSITO DO SISTEMA

Manter o acompanhamento da movimentação de navios, na área marítima SAR de responsabilidade do Brasil, através de informações de navegação padronizadas, fornecidas pelos próprios navios participantes, quando navegando naquela área, de modo a se utilizar o grande potencial de recursos para o salvamento no mar representado por esses navios, que podem ocorrer rapidamente ao local de um acidente SAR, antes mesmo que qualquer outro meio enviado de terra o faça.



MARINHA DO BRASIL  
COMANDO DE OPERAÇÕES NAVAIS  
COMANDO DO CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO

c) entrando nas áreas (demandando um porto situado no seu interior): o ponto inicial será o último ponto da derrota a ser atingido imediatamente antes de entrar em uma das áreas. O ponto final da derrota será determinado como na alínea a) anterior; e

d) em trânsito pelas áreas: os pontos inicial e final serão escolhidos combinando-se os procedimentos descritos nas alíneas c) e b). Assim, será considerado como ponto inicial aquele atingido imediatamente antes de entrar em uma das áreas e, como ponto final, aquele atingido logo após deixar uma dessas áreas.

**Mensagem de alteração de derrota (Tipo 2)** — É enviada sempre que, no decorrer de uma singradura, o navio tenha que modificar sua derrota, por motivos de segurança ou estabelecimento de outro porto de escala. A nova intenção de navegação deverá ser comunicada tão logo possível, através dessa mensagem que inclui, entre outros dados, identificação do navio, novo porto de destino se for o caso, data-hora estimada de chegada ao novo ponto final da derrota, e pontos da nova derrota.

**Mensagem de posição (Tipo 3)** — É enviada: a) para corrigir a posição do navio sempre que for constatado que a posição real difere de 25 ou mais milhas em relação à derrota planejada; b) por alteração da situação de navegação ou segurança do navio (parado no mar, avarias, etc.); e c) por observação de perigos à navegação (derelitos, etc.). A mensagem inclui, entre outros dados de identificação do navio, posição e data-hora (HMG) da ocorrência ou fato, bem como indicação do tipo de ocorrência, conforme previsto no Código Internacional de Sinais.

**Mensagem de chegada (Tipo 4)** — É enviada para confirmar a entrada do navio no porto de chegada, situado dentro de uma das áreas abrangidas pelo Sistema, devendo ser transmitida tão logo o navio atinja esse porto. A mensagem inclui, entre outros, dados de identificação do navio, nome do porto de chegada, e data-hora de chegada a esse porto.

**Formatação das Mensagens** — O formato das mensagens do Sistema obedece à seguinte seqüência de campos, cujos significados encontram-se no quadro anexo:

Tipo 1 — A/B/C/D/E/F/G/H/I/J/O/L/N//

Tipo 2 — A/B/C/D/E/G/H/I/J/L/N//

Tipo 3 — A/B/C/D/E/L/G/M/I/J/P/N//

Tipo 4 — A/B/C/D/E/H/I/N//

**Encaminhamento:** As mensagens do Sistema deverão ser endereçadas ao Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), órgão do Ministério da Marinha sediado no Rio de Janeiro, através da Estação Costeira da RENECS mais próxima, a qualquer hora, não sofrendo taxaço, em virtude do seu propósito de salvaguarda da vida humana no mar. Para maiores detalhes, entrar em contato com o COMCONTRAM, situado no Edifício Almirante Tamandaré — 6º andar — Praça Barão de Ladário s/nº — Rio de Janeiro — RJ — CEP-20091 — Brasil — Tel. (021) 253-4735.

## LEGISLAÇÃO

BRASIL. Leis, decretos, etc. Decreto Legislativo nº 11, de 16 de abril de 1980. Diário Oficial, Brasília, 18 abr. 1980. Seção I, p. 6730. Aprova o texto da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, concluída, em Londres, a 1º de novembro de 1974.

Decreto Legislativo nº 34, de 21 de maio de 1982. Diário Oficial, Brasília, 26 maio 1982. Seção I, p. 8529. Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos — SAR, concluída entre o Brasil e diversos países, em Hamburgo, a 17 de abril de 1979.

Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982. Diário Oficial, Brasília, 27 set. 1982. Seção I, p. 18052. Aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo.

## AGENS DO SISTEMA

**Mensagem de partida (Tipo 1)** — É enviada por ocasião da saída dos portos situados dentro de uma das áreas de acompanhamento do Sistema, ou quando da entrada nessas áreas, para o detalhamento do plano de viagem do navio, quando o navio entra no Sistema. Informa, entre outros detalhes, data-hora de partida, identificação do navio, nome do porto de partida, data-hora de chegada ao ponto final da derrota (ETA) e pontos da derrota. Os pontos inicial e final da derrota serão estabelecidos de acordo com a situação em que o navio se encontrar, como abaixo:

Quando navegando entre portos localizados dentro das áreas, os pontos inicial e final da derrota deverão ser estabelecidos próximos à barra dos portos de partida e chegada, respectivamente. Quando em águas interiores (Lagoa dos Patos) ou fluviais (Rio Amazonas), esses pontos deverão estar localizados no cais dos portos de chegada e partida;

Quando das áreas (partindo de porto em uma das áreas com destino a porto fora de área): o ponto inicial da derrota será escolhido como na alínea a) anterior; como ponto final será escolhido o primeiro ponto da derrota a ser atingido, após sair de uma das áreas de acompanhamento;



**COMPOSIÇÃO DOS CAMPOS DAS MENSAGENS DO SISTRAM  
SIGNIFICADO DOS CAMPOS**

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	L	M	N	O	P
IRIN	BANDEIRA	NOME	NOME TIPO	MSG TIPO	PORTO ORIGEM	DATA HORA	DESTINO	ETA	SOA	PONTOS DE DERROTA OU POSIÇÃO	N.º DA PERMANA	DATA HORA REF DA MSG	MÉDICO	INFORMAÇÕES ADICIONAIS
Indicativo Rádio Inter-nacional de chamada de 4 a 8 caracteres	Sigla de país de origem	Nome do navio	Nome do Navio: CGO - Cargo TKR - Tanque PAS - Passageiro FSH - Pesqueiro TUG - Rebocador	1 - Perda de direção 2 - Alteração de direção 3 - Posição 4 - Outros	Nome do porto de partida	Date-hora no ponto inicial da saída do porto Date-hora de uma posição	Porto de chegada/destino	Date-hora estimada de chegada a porto final de destino (ponto de destino ou à saída de porto de desembarque)	Velocidade prevista para percorrer a rota em horas e minutos. Nove velocidades, se houver alteração	Latitude e Longitude de uma derrota (mínimo de 2 e máximo de 18 pontos), no caso de mensagens Tipo 1 e 2. Limitada, no caso de mensagens Tipo 3	Número de permana em que se encontra o navio. (Somente na mensagem Tipo 3)	Date-hora de transmissão da mensagem (em GMT)	Informação de existência de médico a bordo ou observações de perigo S - SIM N - NÃO (Somente na mensagem Tipo 3)	Situação de emergência a bordo ou observações de perigo a ser codificado utilizando o sistema de mensagens do Sistram (Somente nas mensagens do Tipo 3) (Sem limite)

OBS: a) Obedecer à sequência de campos estabelecida na formatação;  
 b) Caso não haja informação para um dos campos, completá-lo com traço (-);  
 c) Colocar uma barra (/) para separar campos e duas (//) para finalizar o texto;  
 d) Os pontos de origem e de destino a serem indicados podem se situar, ou não, dentro das áreas abrangidas pelo Sistram; e

a) N.º da permana e o segmento que une dois pontos consecutivos de derrota.  
 Ex.: O segundo segmento de uma derrota informada constitui a permana n.º 2.

**EXEMPLO DE MENSAGENS DO SISTRAM**

PPNK	BR	MAFRA	TKR	1	RIO	17000GMT	SALVADOR	18110 GMT	15.0	2300SQM404W 2300SQM100W 2122SQM85SW 1754SQM3830W 1300SQM3830W	17000GMT ABR/88		N
PPHU	BR	DOCEPOLO	TKR	2		18000GMT	VITORIA	18160 GMT	13.0	2300SQM145W 2025SQM015W	18100GMT ABR/88		N
PHHC	NL	SABA	CGO	1	N YORK	010800GMT	BEIRA	08100 GMT	13.5	0800M04100W 2400S01700W 3800S01000E 3800S02500E	301500GMT MAI/88		N
PPXU	BR	FLAMENGO	BLK	3		19050GMT			12.0	2150SQM015W	18115GMT ABR/88		
H2SZ	CY	DONA MYRTO	TKR	4			VITORIA	181800 GMT			181810GMT ABR/88		

EXEMPLOS DE MENSAGENS UTILIZANDO OS DADOS ACIMA

- Tipo 1 - Mensagem de partida:  
 PPNK/BR/MAFRA/TKR/1/RIO/17000GMT/SALVADOR/18110GMT/15.0/N/2300SQM404W/2300SQM100W/2122SQM85SW/1754SQM3830W/1300SQM3830W/17000GMT ABR/88//
- Tipo 2 - Mensagem de alteração de derrota (mudança de destino):  
 PPHU/BR/DOCEPOLO/TKR/2/180800GMT/VITORIA/18160GMT/13.0/2300SQM145W/2025SQM015W/18100GMT ABR/88//
- Tipo 3 - Mensagem de partida de navio na área com destino a porto fora da área (envio de mensagem de informação):  
 PHHC/NL/SABA/CGO/TKR/1/NYORK/010800GMT/BEIRA/08100GMT/13.5/N/0800M04100W/2400S01700W/3800S01000E/3800S02500E/301500GMT MAI/88//
- Tipo 4 - Mensagem de chegada ao ponto final de derrota (liberação do porto de destino):  
 H2SZ/CY/DONA MYRTO/TKR/4/VITORIA/181800GMT/181810GMT ABR/88//

**SISTRAM MESSAGE FIELDS COMPOSITION  
MEANING OF THE FIELDS**

A CALL SIGN	B FLAG	C NAME	D TYPE	E MESSAGE TYPE	F DEPARTURE PORT	G DATE-TIME	H ARRIVAL PORT	I ETA	J SOA	L POINTS OF THE ROUTE OR POSITION	M NR OF THE COURSE CHANGE	N DATE-TIME OF MESSAGE TRANSMISSION	O DOCTOR	P OTHER INFORM TION
From 4 to 8 characters	2 characters	Up to 18 characters	3 characters	1 digit	Up to 18 characters	8 digits followed by GMT	Up to 18 characters	6 digits followed by GMT	4 characters	Latitude and longitude of the points of the route (minimum of 2 and maximum of 16 points) in case of messages type 1 and 2. Longitude and latitude of a position in case of message type 3.	2 digits	6 digits followed by GMT, month (3 letters) / year (2 digits)	one character	Use the international Code of Signals to indicate any kind of anomaly on board or danger as objects to the navigation service (message type 3 only)
Ship's internal call sign	Ship's flag	Ship's Name	Ship's Type: CGO : General Cargo TKR : Tanker BLK : Bulk Carrier PAS : Passenger FSH : Fish Tug - Tug	1 Departure 2 Route change 3 Position 4 Arrival	Name of the departure port	Date-time on the first point of route	Port of arrival / destination	Estimated date-time of arrival to the last route point (close to the destination port or to the exit of the area)	Estimated speed to sail the previous route. New speed if there is any change.					

Remarks: a) Issue the message on the above mentioned fields sequence.  
 b) If there is no information in any field, fill it in with a dash (-).  
 c) Put a slash (/) to separate the fields and two slashes (//) at the end of the message.  
 d) The departure and destination ports to be mentioned may be or not within the area of the System.  
 e) The number of the course change is referred to the two consecutive points where the ship is in between.  
 ex: second informed course change will be filled in with a 2, in the field "M".

**DATA EXAMPLES OF SISTRAM MESSAGE**

PPNK	BR	MAFRA	TKR	1	RIO	171000GMT	SALVADOR	181140GMT	18.0	2308504180W 2330504100W 21323050800W 1784808890W 1300502820W	2308504161W 2028304018W 0400N04100W 2400S01700W 3800S01000E 3000S02800E	2180804018W	02	181100GMT 181100GMT 181100GMT	APR/88 APR/88 APR/88	N  N	M
PPHJ	BR	DOCEPOLO	TKR	2		180800GMT	VITORIA	181800GMT	13.0								
PHHC	NL	SABA	CGU	1	N.YORK	010800GMT	BEIRA	081000GMT	13.8								
PHXU	BR	FLAMENGO	BLK	3		181800GMT	VITORIA	181800GMT	12.0								
HSSZ	CY	DONA MYRTO	TKR	4			VITORIA	181800GMT									

**EXAMPLES OF MESSAGE USING THE ABOVE DATA**

- Type 1 - Message of departure:  
PPNK/BR/MAFRA/TKR//RIO/171000GMT/SALVADOR/181140GMT/18.0/N/2308504180W/2330504100W/21323050800W/1784808890W/1300502820W//181100GMT APR/88//
- Type 2 - Message of route change (destination change):  
PPHJ/BR/DOCEPOLO/TKR/2//180800GMT/VITORIA/181800GMT/13.0/2308504180W/2028304018W/0400N04100W/2400S01700W/3800S01000E//181100GMT APR/88//
- Type 3 - Message Informing in transit vessels:  
PHHC/NL/SABA/CGU/1/N.YORK/010800GMT/BEIRA/081000GMT/13.8/S/2400S01700W/3800S01000E//181100GMT APR/88//
- Type 4 - Message of position Informing dangerous objects:  
PHXU/BR/FLAMENGO/BLK/3/VITORIA/181800GMT/181800GMT/12.0/N/2308504180W/2330504100W/21323050800W/1784808890W/1300502820W//181100GMT APR/88//
- Type 5 - Message of arrival to the last point of the route:  
HSSZ/CY/DONA MYRTO/TKR/4//181800GMT/VITORIA/181800GMT/12.0/N/2308504180W/2028304018W/0400N04100W/2400S01700W/3800S01000E//181100GMT APR/88//

