

## Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima

Em 1979, a Organização Marítima Internacional (IMO), reconhecendo a necessidade de implementar o sistema de comunicação marítima, decidiu dar início à implantação de um novo sistema de socorro e segurança conhecido como Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS, do inglês *Global Maritime Distress and Safety System*).

O GMDSS é um sistema internacional que utiliza tecnologia de sistemas terrestre e de satélite, bem como os de radiocomunicação a bordo do navio, de forma a assegurar alerta rápido e automático nos casos de socorro marítimo e de melhoria nas telecomunicações para a comunidade marítima. Ele aplica as técnicas de automação de sistemas às faixas tradicionais do Serviço Móvel Marítimo em VHF, MF e HF, que antigamente necessitavam de escuta contínua. Incorporou também os sistemas Inmarsat e os satélites de EPIRB para aumentar a confiabilidade e a efetividade dos sistemas de socorro e segurança em âmbito global. Além disso, auxilia a disseminação das informações de segurança marítima, incluindo os alertas meteorológicos e de navegação e as previsões do tempo.

A utilização do GMDSS é uma obrigação para navios de viagens internacionais, por força da Convenção SOLAS, Convenção para Segurança da Vida no Mar, da Organização Marítima Internacional. O GMDSS aplica-se aos seguintes navios:

- navios de carga de 300 toneladas ou acima, quando navegando em viagens internacionais ou em mar aberto;
- todos os navios de passageiros carregando mais que doze passageiros, quando navegando em viagens internacionais ou em mar aberto.

Quais as vantagens do GMDSS?

- provê alerta navio para costa em todo o mundo - independentemente de navios que estejam passando;
- simplifica a operação de rádio - os alertas podem ser emitidos por duas simples ações;
- assegura a redundância das comunicações - o sistema requer dois sistemas separados para alerta;
- melhora a busca e o resgate - as operações são coordenadas a partir dos centros de controle da costa;
- minimiza as emergências no mar - as difusões sobre segurança marítima estão incluídas;
- elimina a dependência em uma única pessoa para comunicações - o sistema requer no mínimo dois operadores de GMDSS licenciados e dois métodos de manutenção para garantir as comunicações de segurança a todo o tempo.

Qual o equipamento necessário?

Depende da rota. Um navio pode navegar em qualquer das quatro áreas marítimas abaixo:

- Área A1: área dentro da cobertura de um sistema de radiotelefonia de no mínimo uma estação costeira que opere em VHF, cerca de 20 milhas da costa, na qual esteja disponível o alerta DSC contínuo.
- Área A2: área, excluindo a área A1, dentro da cobertura de um sistema de radiotelefonia de no mínimo uma estação costeira que opere em MF, cerca de 100-300 milhas da costa, na qual esteja disponível o alerta contínuo em DSC.
- Área A3: área, excluindo as áreas A1 e A2, dentro da cobertura de um satélite geoestacionário Inmarsat, na qual esteja disponível alerta contínuo.
- Área A4: área fora das áreas A1, A2, A3, por exemplo, áreas polares.

## Dúvidas frequentes

### 1. O que é Estação de Navio?

É uma Estação móvel do Serviço Móvel Marítimo a bordo de uma embarcação não fundeada permanentemente e que não seja dispositivo de salvamento.

### 2. Os equipamentos devem ser certificados pela Anatel?

Os equipamentos que compõem a estação de navio devem ser certificados pela Anatel.

### 3. O que é EPIRB?

É uma radiobaliza de emergência indicadora de posição (Emergency position-indicating radiobeacon station) e é destinada a transmitir um sinal que identifique o navio e determine sua localização, facilitando os trabalhos de busca e resgate.

### 4. O que é o Indicativo de Chamada?

O indicativo de chamada é a característica de identificação, usada, no início, durante e no término da transmissão.

### 5. Como faço para obter o número do *Maritime Mobile Service Identity* (MMSI)?

No momento em que for solicitada a licença de estação de navio ou a alteração de uma licença já existente, devem ser informados no item 9 do [Formulário de Requerimento de Licença de Estação de Navio](#) os tipos de equipamento que o navio possui. A partir daí, a Anatel terá informações suficientes para atribuir o MMSI, cujo número constará da Licença de Estação de Navio.

### 6. Como solicitar a inclusão de um equipamento que tenha dispositivos do GMDSS, como Chamada Seletiva Digital, EPIRB e/ou INMARSAT?

Deve-se, no [Formulário de Requerimento Licença de Estação de Navio](#), assinalar a opção de 2ª VIA/OUTRAS ALT e preencher somente os dados de

identificação, Embarcação, Dados da Embarcação e Características Técnicas dos Equipamentos.

## 7. O que são navios SOLAS?

- Navios de carga de 300 toneladas e acima, quando navegando em viagens internacionais ou em mar aberto;
- Todos os navios de passageiros carregando mais que doze passageiros, quando navegando em viagens internacionais ou em mar aberto

Assim, todo navio SOLAS e outras embarcações equipadas com sistemas de radiocomunicação automático, incluindo Chamada Seletiva Digital e/ou que tenha dispositivos do GMDSS, como EPIRB, INMARSAT, deve ter um MMSI. Em 9/02/98 a Bureau de Radiocomunicação da União Internacional de Telecomunicações, em sua Carta Circular CM/4, orientou as administrações quanto à consignação dos MMSI.

- Formato do MMSI: **M1 I2 D3** X4 X5 X6 X7 X8 X9
- O **MID** do Brasil é 710

## 8. Orientações para consignar identificações de estação de navio.

- **Esquema nacional:**  
Quando um navio precisar receber comunicações automáticas na direção costa-navio, somente das estações costeiras pertencentes ao país na qual esteja licenciada, utilizar numeração que tenha último dígito zero.
- **Esquema regional:**  
As identificações que terminem com dois zeros devem ser consignadas a navios que necessitem de comunicação automática costa-navio com estações costeiras de um número limitado de países.

### Regras para consignar MMSI

1. Uma identificação de estação de navio com um ou mais zeros no final deve ser consignada somente quando um navio tenha razoável possibilidade de usá-la para comunicação automática costa-navio, e se estiver equipado com estação terrena Inmarsat dos sistemas B, C ou M, ou se os esquemas nacionais ou regionais forem aplicáveis.
2. Outros navios que requeiram identificação numérica devem ter consignadas as identificações de nove dígitos sem zeros no final.

### Restrições na consignação de MMSI

- O primeiro caracter do MID não pode ser “0”, “1”, “8” ou “9”.
- Se um navio estiver equipado com uma estação terrena de navio do Inmarsat e que seja do sistema **Inmarsat Standard B ou M**, ou se houver previsão de que ela esteja equipada com essa estação em um

futuro próximo, a identidade deve ter três zeros seguidos no final, isto é **X7 X8 X9 deve ser “000”**.

- Se um navio estiver equipado com uma estação terrena de navio do Inmarsat e que seja do sistema **Inmarsat Standard C**, ou se houver previsão de que ela esteja equipada com essa estação em um futuro próximo, então a identidade deve ter um zero no final, isto é **X9 deve ser “0”**.
- Se um navio estiver equipado com uma estação terrena de navio do Inmarsat e que seja do sistema **Inmarsat Standard A**, ou se houver previsão de que ela esteja equipada com essa estação em um futuro próximo, então a identidade não deve ter **nenhum zero seguido no final**, isto é pode ser usada toda a capacidade da numeração.
- Se um navio estiver equipado com acesso automático às estações costeiras do país no qual esteja licenciado, então a identidade deve ter um zero no final, isto é **X9 deve ser “0”**.
- Se um navio estiver equipado com acesso automático às estações costeiras de um certo grupo de países, então a identidade deve ter dois zeros seguidos no final, isto é **X8 X9 deve ser “00”**.