Quel tasto rosso del DSC

Il pulsante distress del DSC o tasto rosso, forse sarà presto regolamentato, mettiamo in campo le nostre conoscenze per esprimere una nostra opinione.

Alcune notizie ci spingono ad esprimere una nostra opinione

Il 4 Febbraio, 2017 il Sole 24 Ore ha rilasciato la notizia che le Capitanerie di Porto avrebbero richiesto al Governo di provvedere ad una normativa per regolarizzare l'uso del DSC sulle unità da diporto.
Le stampa e le voci che corrono sull'argomento non sono chiare, ma sembrerebbe che in questa richiesta ci sia anche l'adozione del regime GMDSS (o parte di esso) per le imbarcazioni che navigano oltre le 30 miglia. Sebbene la notizia sia stata pubblicata da fonti autorevoli, i dettagli che vengono riportati sono confusi e comprendiamo i commenti di alcune testate del nostro settore che li giudica addirittura "assurdi".
Ci dissociamo tuttavia dal tono espresso da alcune testate che criticano il lavoro del Governo o dei Ministeri. Non c'è niente di effettivo su cui basare delle lamentele ed inoltre dentro questi organi esiste del personale che cerca di fare al meglio il proprio lavoro (anche dietro molteplici difficoltà), questi meritano il massimo dell'incoraggiamento e non certo delle offese. Per quelli che invece non fanno bene il loro mestiere, suggerimenti od offese rimbalzano ...
Ringraziamo in ogni caso la stampa, per essersi sensibilizzata sin da subito. Solo prendendo l'attenzione ora, si può suggerire verso chi dovrà prendere una decisione. Però vogliamo precisare che l'argomento è molto più complesso, rispetto a come è stato trattato in altre notizie.
Essendo poco chiaro l'argomento GMDSS, non lo tratteremo in questo articolo e ci soffermeremo sull'uso del DSC, perchè crediamo che in questo ambito qualche novità arriverà senz'altro.







Quel tasto rosso del DSC

Marine Pan Service vanta una conoscenza della tecnologia DSC, offre un glossario online che è un riferimento per diportisti ed operatori italiani. Inoltre, rispetto alle autorità, dovrebbe conoscere meglio il mercato e le esigenze dei diportisti. Ci sentiamo pertanto nella responsabilità di offrire una nostra opinione, che le autorità, crediamo, avranno piacere di leggere.

Premessa sulla tecnologia DSC

Premere il tasto distress rosso del DSC, non comporta la necessità di avere alcune specifiche conoscenze, se non sapere che tale tasto attiverà presumibilmente i soccorsi.
Deve comunque esser chiaro che la chiamata tramite tasto rosso è da praticare unicamente nelle reali situazioni di emergenza, dove agli effetti sussiste un rischio per la vita umana, negli altri casi di pericolo si provvede ad una chiamata individuale categoria "routine".
Su un VHF/DSC installato correttamente, premendo il tasto distress del DSC, la guardia costiera riceverà il segnale di soccorso con le coordinate geografiche e l'MMSI attraverso il quale si ha la possibilità di reperire numerose informazioni sull'imbarcazione ed il proprietario.
Alla ricezione del segnale di distress, la stazione costiera deciderà il canale sul quale continuare in fonia la comunicazione e lo selezionerà digitalmente. Il VHF/DSC dell'imbarcazione riceverà l'ACK (accusa di ricevuta) ed automaticamente selezionerà il canale scelto dalla guardia costiera, quindi le due entità saranno esattamente sullo stesso canale e potranno dialogare senza impedimenti. Peraltro il tutto normalmente avviene senza creare del traffico sul canale 16.
L'unica attenzione che dovrà porre il diportista è di attendere con pazienza l'ACK, possono passare anche diversi secondi prima di riceverlo e l'utente non dovrà provvedere ad ulteriori azioni, per non compromettere la procedura. Se non si riceve l'ACK, l'apparato dopo un tempo variabile a seconda del modello (mediamente 60 secondi) esce automaticamente dalla posizione di attesa e sarà possibile premere un'altra volta il tasto rosso.
Quando l'ACK è ricevuto, il display evidenzia un chiaro messaggio e la fase di selezione del nuovo canale deciso dalla Guardia Costiera, inoltre l'altoparlante normalmente emette un segnale acustico.
Richiedere il soccorso con il tasto distress del DSC è molto più semplice (oltre che immediato), rispetto alla procedura attraverso il canale 16. Per poter selezionare il canale 16, occorre pigiare un tasto sull'apparato, poi occorre premere il tasto PTT sul microfono e quindi scandire con chiarezza il messaggio di soccorso.
Immaginate la difficoltà nel pronunciare o reperire le coordinate geografiche, se il malcapitato è in preda al panico.
Situazione totalmente differente per altre funzionalità incluse nei protocolli del DSC classe "D", dove i procedimenti sono molto più complessi, ne è un esempio il "mayday relay". E' molto improbabile che un disportista, anche dotato di certificato SRC, LRC, ROC o GOC, riesca a provvedere con disinvoltura ad un mayday relay. Una persona che non opera professionalmente deve essere tenuta lontano da queste procedure, rappresenterebbe solo l'anello debole della catena che avvolge questi protocolli di sicurezza.
Un'ultima osservazione riguarda il comportamento di altre nazioni relativamente a questo argomento. Specie nei paesi anglosassoni il codice MMSI viene rilasciato più liberamente e qualora sussista un effettivo rischio per la vita umana è possibile impegnare le frequenze radio, anche se sprovvisti di autorizzazione (safety first!).
Quindi in tali paesi è possibile, utilizzare il tasto rosso, senza esame e senza che ci sia stata alcuna specifica modifica alle normative.

Quel tasto rosso del DSC

La nostra idea per l'utilizzo del DSC da parte del diportista

Per quanto descritto nella premessa, il diportista dovrebbe poter utilizzare il tasto distress del DSC e per completezza dovrebbe anche essere autorizzato alle chiamate individuali categoria routine. Al tempo stesso è suggeribile che sia tenuto lontano da altre funzionalità, magari mediante autodichiarazione in fase di richiesta della licenza RTF (esattamente come già oggi si fa per altre limitazioni d'uso).
Come descritto nella premessa, premere il tasto rosso, è molto più semplice della procedura che si effettua attraverso il canale 16. L'attuale normativa richiede al diportista la Licenza RTF ed il Certificato RTF, soltanto!
Per una transizione verso un sistema più facile da utilizzare e più efficace, non vediamo motivi per imporre una qualsiasi ulteriore procedura burocratica, ne tanto meno un esame.
Mentre non crediamo sia corretto, rendere ora il DSC una dotazione obbligatoria, perchè siamo in attesa di decisioni in merito all'ITU appendice 18. Ciò potrebbe costringere il diportista che non è dotato di VHF con DSC, di provvedere all'acquisto, di un nuovo VHF/DSC per due volte di seguito.
Come ultima nota, ma dissociata dai ragionamenti sul tasto rosso, ci rendiamo conto che ci sono tanti diportisti che fanno un uso non corretto dell'apparecchiatura VHF, anche utilizzandola per comunicazioni di tipo privato.
Quindi se davvero non esiste altro modo per far cessare queste brutte abitudini, si può comprendere la necessità che il diportista sia sottoposto ad un esame, ma dovrebbe essere previsto un'esame digitale e non muovere persone, ruoli, costi etc.

Voci correlate

- DSC - Digital Selective Calling
- VHF Marino
- Canale 16 VHF Marino
- Licenza RTF