

RAID: DALLA GRECIA ALLE AZZORRE, 3.500 MIGLIA DI PASSIONE

Ottobre/Novembre 2014 - € 5,00

IL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

333

ITINERARI

LA SICILIA CHE CI PIACE
DA CEFALU' A SAN VITO
TROPICI DI CASA NOSTRA

LE NOSTRE PROVE

BWA **SPORT 19' GT**
CAPELLI **TEMPEST 800 SUN**
RANIERI INT. **CAYMAN 19' S**
MARLIN BOAT **34' EFB**

*Siamo a Genova
Ottobre 1-6, 2014*

**54° SALONE
NAUTICO
INTERNAZIONALE**

**IL TRAINOMETRO
LA CLASSIFICA DELLE AUTO
CHE TIRANO DI PIU'**

TECNICA

ANTIFURTO

GLI ACCESSORI MIGLIORI
PER DIFENDERSI DAI LADRI

BRICOLAGE

SOSTITUIRE UNA VALVOLA

COSI' SI RIMETTE IN FORMA
IL GOMMONE DEPRESSO

**GUIDA
AL MERCATO**
TUTTI I PREZZI AGGIORNATI
DEL NUOVO E DELL'USATO
DI GOMMONI, MOTORI
E CARRELLI



MA CHE COS'E' QUESTO CODICE MMSI?

A che cosa serve, i suoi vantaggi, come ottenerlo, le opportunità per il gommonauta

Tutti gli sviluppi dei moderni sistemi di salvaguardia della vita in mare sono il frutto della volontà e del coordinamento di autorevoli organizzazioni internazionali e di Paesi che hanno aderito ad un programma comune. In questo campo, un notevole passo avanti è stato fatto con l'introduzione del codice Mmsi, acronimo che sta per *Mobile Maritime Service Identity*, cioè servizio di identità mobile marittimo, ed è l'elemento cardine di un Sistema Mondiale di Soccorso e Sicurezza in Mare (*Smsm*), noto anche internazionalmente con la sigla *Gmdss (Global Maritime Distress and Safety System)*. Si tratta, nel dettaglio, di un sistema che si basa su varie tipologie di comunicazioni via onde radio a copertura globale anche per mezzo di satelliti, incorporando funzioni di telecomunicazioni che permettono di inviare messaggi, comunicazioni telefoniche e fax, con la caratteristica del *real time* (cioè in tempo reale, senza pause nel dialogo). Concepito nel 1992, il *Gmdss* negli anni a seguire fu reso obbligatorio per tutte



le navi da carico e passeggeri assoggettate alla normativa e convenzione internazionale *Solas 74/88 (Safety of Life At Sea)*. Progressivamente tali obblighi furono estesi ad altre tipologie di unità navali, senza mai toccare però il diporto. Fra gli obiettivi del sistema *Gmdss* vi sono stati, fin dall'inizio, il perseguimento della certezza sia della

ricezione della chiamata di soccorso sia della sua comprensione, puntando all'automatizzazione delle procedure e alla digitalizzazione delle trasmissioni, oltre a cercare di garantire (nei limiti del possibile) una copertura a livello globale. In cima alla piramide di tale sistema vi è il già citato codice *Mmsi*,

costituito da una sequenza di numeri che identifica in modo univoco ogni singola Stazione Costiera e Stazione mobile di Nave (per nave si intende anche imbarcazione o natante). Si tratta di una sorta di carta d'identità numerica che racchiude tutte le informazioni dell'imbarcazione e del proprietario. La sua caratteristica essenziale è quella di fornire una univoca identità dell'imbarcazione. L'identificativo *Mmsi* è usato non soltanto nei dispositivi

Quando si avvia un ricetrasmittitore Vhf dotato di Dsc, la schermata iniziale evidenzia la marca (in questo caso Icom), il modello (IC-506 Euro) e la versione del software interno (foto 1); successivamente se l'apparato non è stato memorizzato alcun codice Mmsi, il display ci segnalerà l'assenza e tutte le funzioni Dsc verranno automaticamente disattivate (foto 2).



dotati di DSC (*Digital Selective Calling*), ma anche in diversi apparati che accedono ai sistemi di radio-telecomunicazioni mobili satellitari. Con una particolare sequenza di numeri, il codice «svela» se l'unità a cui è stato rilasciato è una stazione costiera, un gruppo di navi, una singola stazione mobile, un apparato portatile e così via, evidenziandone anche la nazionalità e altre caratteristiche come l'accesso automatico alle reti di telecomunicazione, mondiali, regionali o semplicemente nazionali. Un apparato di radiocomunicazione con Dsc attivato per l'inoltro di chiamate di soccorso, d'urgenza, di sicurezza o di *routine*, trasmette il codice Mmsi, che non è semplicemente un numero di nove cifre identificativo di una unità nautica e del relativo nominativo del proprietario, ma è un «segnale convenzionale»

che mette in grado la stazione costiera ricevente di risalire a tutta una serie di informazioni annotate e registrate, come la lunghezza fuori tutto dell'unità, il suo dislocamento, la stazza, il nominativo di chiamata internazionale, il numero di persone trasportabili, la categoria CE, il numero di immatricolazione, eccetera. Tutti questi dati, ricavabili in maniera automatica e senza alcuno sforzo da parte dell'operatore della stazione costiera, forniscono un rapido e preciso quadro sulle caratteristiche dell'unità e del potenziale numero di persone a bordo da soccorrere e, quindi, sul tipo di intervento da attuare, cioè uomini e unità da mobilitare. Sul *display* dell'apparato della stazione ricevente (costiera o di nave), invece, saranno visualizzati il codice Mmsi dell'unità in pericolo, le sue coordinate di posizione, l'ora, le frequenze per

le comunicazioni a seguire a mezzo voce (solo per apparati MF/HF, non per i Vhf) e la natura del *distress*: *Undesigned Distress* (indefinito, di default), *Fire/Explosion* (incendio/esplosione), *Flooding* (allagamento), *Grounding* (incaglio), *Collision* (collisione), *Listing/Capsizing* (sbandamento/capovolgimento), *Disabled/Adrift* (nave senza governo/alla deriva), *Abandon Ship* (abbandono della nave), *Piracy* (pirateria).

REQUISITI ESSENZIALI

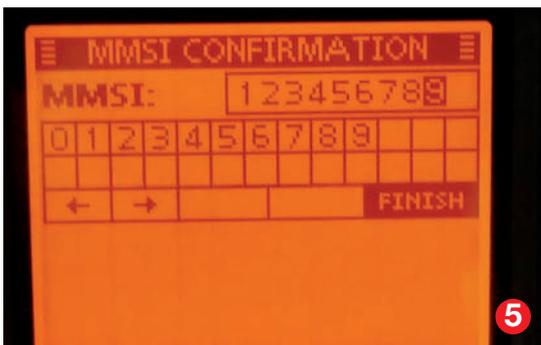
Il codice Mmsi relativo alla nostra imbarcazione (o nave o natante) nel sistema Gmdss sostituisce il nominativo internazionale (o indicativo di chiamata) di ogni apparecchio radio ed emittente che viene rilasciato per le sole richieste di soccorso in fonìa mediante la Licenza di Esercizio Rtf: nel diporto è utilizzato dai titolari del Certificato Limitato di Radiotelefonista per Navi. Quest'ultimo ha una grande pecca: viene rilasciato mediante una semplice autodichiarazione da parte dell'utente, nella quale egli dichiara di possedere conoscenze pratiche e generali e le attitudini

LE SANZIONI

Ai sensi dell'art. 217 del D.Lgs 1 agosto 2003 n.259 (Codice delle Comunicazioni Elettroniche), chiunque usi indebitamente il segnale di soccorso riservato alle navi o alle aeronavi in pericolo compreso quello emesso dalle radioboie d'emergenza (Epirb) è punito con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda fino a 670 euro, salvo che il fatto costituisca reato punito con pena più grave.

richieste dal Regolamento Internazionale delle Radiocomunicazioni. Questa situazione ha fatto sì che nel diporto una buona parte degli utenti degli apparati radio dispongano di nozioni scarse o addirittura inesistenti sul corretto funzionamento e utilizzo delle stazioni di bordo, delle procedure di chiamata e della normativa in tale ambito (per esempio, i canali e relative frequenze utilizzabili, limiti e obblighi normativi, il sistema di alimentazione degli apparati, l'antenna e così via, per non parlare dei principi di propagazione delle onde elettromagnetiche e via dicendo), con conseguenze a volte molto critiche. Per ottenere il codice identificativo Mmsi, invece, l'utente deve affrontare una sostanziosa preparazione tecnico-pratica sul sistema Gmdss, con verifica da parte di una commissione d'esame ministeriale (ad eccezione dell'utilizzo nell'Epirb). Alla luce di quanto esposto poc'anzi, si capisce perché il codice non venga rilasciato con leggerezza: i falsi allarmi o l'incapacità di utilizzarli correttamente metterebbero in pericolo delle vite o, quantomeno, potrebbero provocare danni all'apparato dei soccorsi, che verrebbe distratto dagli interventi più urgenti! Per le radioboie Epirb non ci vuole alcun esame perché per il suo utilizzo non sono richieste particolari abilità all'operatore: innanzitutto, l'apparato viene

Simuliamo l'inserimento di un codice Mmsi in un apparecchio nuovo. Nella foto 3 è visibile la schermata che appare all'operatore che si appresta a compiere la procedura. Si inserisce la sequenza di 9 cifre (foto 4), quindi il Vhf chiede di ripetere, per confermare (5). Nella successiva videata di verifica (6) sono visibili, oltre al codice Mmsi, anche altre informazioni, come la propria posizione (se il Vhf è collegato a un Gps), l'ora UTC, la velocità e l'angolo di rotta dell'imbarcazione.



COME FUNZIONA IL SISTEMA COSPAS/SARSAT



Il tasto «distress» è protetto da un coperchio per evitare attivazioni accidentali. Le boette Epirb non richiedono alcun esame di abilitazione all'utilizzo: lo strumento viene programmato dal venditore.



programmato direttamente dal venditore e poi il suo utilizzo è limitato all'attivazione in caso di bisogno con semplici procedure che non necessitano di una qualsivoglia preparazione tecnico/pratica (sgancio automatico dalla capsula in caso di affondamento dell'imbarcazione, con avviamento automatico

o manuale per mezzo di un semplice interruttore). Oggi praticamente tutte le ricetrasmittenti nautiche in commercio, nello specifico i Vhf, sono dotate di Dsc, ma questo non vuol dire che, automaticamente, siano riferibili a un codice Mmsi che va, ripetiamo, richiesto alle Autorità competenti. E' importante evidenziare che

gli apparati non programmati sono regolarmente detenibili a bordo (previo possesso di Licenza di Esercizio Rtf e, per esempio, un Certificato Limitato di Radiotelefonista per Navi), ma sono utilizzabili esclusivamente in fonìa (voce): vale a dire che se non avete richiesto l'identificativo, il tasto Dsc e i benefici del sistema Gmdss dovete scordarveli,

avendo un apparato utilizzabile soltanto al cinquanta per cento delle sue potenzialità, ma sono scelte personali e insindacabili. Se, invece, avete attivato il dispositivo inserendo il codice Mmsi, dovete per forza essere in possesso di uno dei certificati di operatore Gmdss (Lrc-Src nel caso del diporto): la legge punisce l'utilizzo e l'installazione a bordo di apparati radio Rtx con il codice Mmsi inserito senza averne i requisiti previsti. In pratica, quando l'armatore richiede l'identificativo, non gli viene richiesto se ha o meno il certificato abilitativo, proprio perché - come detto - potrebbe essere utilizzato per un'uso Epirb: l'utente viene diffidato da un utilizzo scorretto, ma ottiene quello che chiede. Se, però, in fase di controllo delle dotazioni di sicurezza - per il «Bollino blu», per esempio - la Guardia Costiera dovesse verificare che il Vhf con Dsc è attivato (quando l'apparecchio viene acceso appare una scritta sul display relativa all'inserimento o meno del codice Mmsi) e l'armatore

ESAMI E RILASCI: QUALCHE UTILE DRITTA

CERTIFICATI - L'esame per il rilascio dei certificati Gmdss di Operatore Short e Long Range si svolge presso il Ministero dello Sviluppo Economico Direzione Generale - Servizi di Comunicazione Elettronica, di Radiodiffusione e Postali - 2° Divisione in viale America 201, a Roma. Qui, previa prenotazione della data di sessione via telefonica o a mezzo e-mail presso la Commissione d'Esame, i candidati - a seconda del certificato - sono sottoposti a prove sia pratiche (su veri apparati di simulazione) sia di teoria; più precisamente per l'Src l'esame si articola in procedure, pratica apparati (solo Vhf con Dsc) e inglese (livello base). Per l'Lrc invece sono previste prove pratiche su apparati (Vhf fisso con Dsc e portatile - Mf/Hf con Dsc - Inmarsat - RadioTelex - Epirb - Navtex - Sart), test d'inglese (livello base) e di geografia mondiale (generale). L'esame dura dalle 2 alle 3 ore circa per candidato, inclusi i tempi di attesa: il tutto si esaurisce nell'arco di una mattinata.

RICHIESTA DELL'MMSI - Precisando che il rilascio del codice Mmsi non presuppone l'immatricolazione dell'imbarcazione o natante, la domanda consiste nella compilazione di un modulo reperibile quasi sempre sui siti degli Ispettorati Territoriali (l'elenco è sul sito del Ministero dello Sviluppo Economico, www.sviluppoeconomico.gov.it; diversamente va richiesto via e-mail o di persona), indicando le generalità dell'armatore/proprietario, la denominazione della propria imbarcazione, il porto di iscrizione e la targa, qualora fosse iscritta (per i natanti non è richiesto), il nominativo internazionale e a volte, a seconda dell'Ispettorato, viene chiesto di indicare quali mezzi di comunicazione sono installati a bordo. Al tutto si unisce una marca da bollo vigente (attualmente dell'importo di 16 euro) e si spedisce con raccomandata a/r all'indirizzo di riferimento dell'Ispettorato indicato nella domanda stessa. Attenzione: a seconda degli Ispettorati può essere richiesto anche l'invio di una busta preaffrancata per la spedizione del rilascio del codice Mmsi.

non avesse i requisiti necessari, scatterebbe probabilmente la multa, ai sensi dell'art. 217 del D.Lgs 1 agosto 2003 n. 259 (Codice delle Comunicazioni Elettroniche). Vale la pena rischiare? E' vero che non è obbligatorio che le necessarie licenze Gmdss siano possedute dal comandante dell'unità nautica, ma è sufficiente che vi sia a bordo un operatore con tale qualifica e che assuma la responsabilità della stazione radio, ma è anche vero che, una volta inserito il codice Mmsi, chi detiene l'autorizzazione deve essere sempre a bordo, a ogni uscita. Legarsi a una persona in una specie di rapporto di «comproprietà» ci sembra, francamente, un'ipotesi poco praticabile! Riassumendo, in ambito diportistico il codice Mmsi è utilizzabile negli apparati radio Vhf con funzionalità Dsc, Mf/Hf con Dsc e altri



strumenti quali gli Epirb, i sistemi satellitari Inmarsat o transponder Ais a bordo di imbarcazioni, navi e anche natanti. Ma come si fa a ottenere l'identificativo? Innanzitutto, il diportista può accedere al sistema Gmdss munendosi di specifici certificati di abilitazione denominati Lrc (Long Range Certificate) e Src (Short Range Certificate), sostenendo specifici esami presso

NUMERI MISTERIOSI

Il Codice Mmsi è essenzialmente costituito da nove cifre. Le prime tre (denominate MID, Maritime Identification Digits) indicano la nazionalità di appartenenza (il numero 247, per esempio, individua quella Italiana), mentre le altre sei esprimono sia l'unicità dell'identità del titolare di tale codice sia informazioni circa l'accesso automatico a reti mondiali (ultime tre cifre 000), regionali (ultime due cifre 00) o solo nazionali (ultima cifra 0). Se davanti al MID ci sono due zeri (00) significa che quello è il codice identificativo di una Stazione Costiera, mentre se lo zero è uno solo (0) il riferimento è a un Gruppo di Navi. Qualche esempio di codice Mmsi di nazionalità italiana, per chiarirci le idee: Stazione mobile di nave (tipicamente, il Vhf con Dsc su una unità nautica) 247xxxxx; Stazione Costiera (Roma Radio) 002470001; Gruppo di Navi 0247xxxx.

il Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento per le Comunicazioni. Successivamente, nel caso di possesso di un natante (e non solo), si può richiedere il codice Mmsi mediante apposito modulo reperibile on-line o richiedendolo direttamente all'Ispettorato Territoriale competente del Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento per le Comunicazioni. Nei casi di imbarcazioni

e navi da diporto o natanti immatricolati, la richiesta va inoltrata all'ufficio dell'Autorità dove è stata effettuata l'immatricolazione. Attenzione: il codice Mmsi può essere inserito una sola volta nell'apparato Vhf con Dsc: per riprogrammarlo, lo strumento deve essere inviato al servizio di assistenza del venditore. (1 - continua) Guido Negri
Si ringrazia per la collaborazione la Marcucci di Vignate (MI)

NAUTICA



TRIONFALE

CONCESSIONARIA UFFICIALE
GOMMONI E BARCHE PLURIMARCHE

Via Casal del Marmo 712 - **ROMA**
Tel. +39 0661569000 Fax. +39 0661569005

STINGHER

LOMAC

PREDATOR

SEACODE



SUZUKI

SEVEN

MARINE

RIMESSAGGIO GRATUITO

PER TUTTI I MEZZI LASCIATI IN ESPOSIZIONE IN CONTOVENDITA

INTERVENTI SU TUBOLARI IN PVC E NEOPRENE
LAVORAZIONI VTR - IMPIANTISTICA - MECCANICA

VENDITA - ASSISTENZA UFFICIALE

SUZUKI

TASSO

%

su tutta
la gamma
dei fuoribordo
Suzuki

