

## **CAMERA DEI DEPUTATI**

### **IX COMMISSIONE (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)**

*Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE (Atto del Governo n. 101)*

Audizione del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto: CV (CP) Pietro Preziosi - CV (CP) Aniello Raiola

**Roma, 17.09.2019 ore 13:00**

Signor Presidente, Signore e Signori Onorevoli, sono il Capitano di Vascello Pietro Preziosi, capo del reparto *affari giuridici e servizi di istituto* del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-guardia costiera.

Rivolgo, a nome del Comandante Generale Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino e del personale tutto, un deferente saluto a Lei ed a tutte le Onorevoli e gli Onorevoli Parlamentari componenti la Commissione.

Mi accompagna il Capitano di Vascello Aniello Raiola, che ha collaborato alla redazione del codice della nautica da diporto, del relativo regolamento di attuazione ed alla riforma del 2017.

Siamo grati per l'opportunità concessa di offrire il nostro contributo allo schema di decreto legislativo recante

disposizioni integrative e correttive al Codice della nautica da diporto.

Prima di entrare nel merito dello schema di provvedimento, mi permetta, Signor Presidente, una breve premessa.

La materia del diporto nautico ad oggi non risulta disciplinata in forma armonica ed omogenea a livello di Unione europea, fatta eccezione per quanto riguarda la disciplina della costruzione e dell'immissione in commercio delle unità da diporto.

**PECULIARITÀ  
DELL'ORDINE**

In Italia la materia del diporto nautico è contenuta nel Codice della nautica da diporto e nel relativo regolamento di attuazione, che costituiscono un vero e proprio diritto speciale e raggruppano, in forma di testo unico, le normative ad essa applicabili.

2

---

Si passa dalla costruzione e immissione in commercio delle unità da diporto (di derivazione - questa sì - comunitaria), per arrivare alla disciplina delle loro dotazioni di sicurezza, alle abilitazioni per la loro conduzione laddove previste (patenti nautiche), ai titoli professionali per chi opera a bordo di unità da diporto destinate ad uso commerciale (materia regolata anche nel DM 121/2005) e, più in generale, alle numerose attività amministrative connesse con il diporto svolte in massima parte dagli Uffici marittimi retti da personale del Corpo.

Tale puntuale regolamentazione appare coerente con la natura del nostro ordinamento giuridico, nel quale all'Amministrazione è affidata la tutela di una serie di

posizioni di garanzia e la salvaguardia di molteplici e rilevanti interessi pubblici.

Tra essi, per quanto più attiene all'esperienza ed ai compiti svolti dalle Capitanerie di porto, rilevano senz'altro la salvaguardia della vita umana in mare e la sicurezza della navigazione, in analogia a quanto previsto, più in generale, nel diritto della navigazione.

**RIPARTO DI  
COMPETENZ  
E SUL  
DIPORTO**

In particolare, la titolarità delle funzioni di amministrazione attiva nel settore fa capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che la esercita, in sede centrale, tramite la Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e, in sede periferica, tramite gli Uffici marittimi.

3

---

Quanto alle competenze del Corpo in materia di diporto, il Comando Generale svolge un'attività di coordinamento operativo sull'esecuzione dei controlli di sicurezza alle unità da diporto, finalizzate alla verifica del rispetto della normativa tecnica di settore.

Ciò a differenza della navigazione mercantile e da pesca per le quali il Comando generale esercita sulla base di strumenti pertinenti di derivazione internazionale, anche compiti di amministrazione attiva.

Nell'ambito della nautica da diporto, il Comando generale fornisce contributi e pareri alla competente Direzione generale sulla base dell'esperienza e delle professionalità maturate sul campo dal personale del Corpo, contributi

rimessi naturalmente all'apprezzamento della medesima competente Direzione generale.

Il risultato è rappresentato da un sistema coerente ed equilibrato di regole che consente di mantenere sempre standard di sicurezza ritenuti adeguati, in linea con gli indirizzi e gli obiettivi del vertice ministeriale.

I 307 Uffici marittimi del Corpo, capillarmente distribuiti sull'intero territorio nazionale, hanno svolto e continuano a svolgere funzioni di amministrazione periferica per le funzioni proprie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di diporto, contribuendo, con il loro lavoro, allo sviluppo di questo settore così importante, anzi strategico per il PIL nazionale: basti pensare che le unità da diporto immatricolate in Italia sono circa 100.000 di cui circa 75.000 presso gli Uffici marittimi e 25.000 presso gli Uffici della Motorizzazione civile.

**RUOLO  
DEGLI  
UFFICI**

4

---

Conscio di ciò, il Comando Generale contribuisce con propri rappresentanti allo studio ed all'elaborazione della normativa di settore nella consapevolezza che anche la tempestività del servizio offerto al cittadino utente e lo snellimento amministrativo costituiscono fattori determinanti per orientare l'utenza nella scelta della bandiera italiana e contribuiscono alla crescita del comparto ed alla sua affidabilità.

Al riguardo, corre l'obbligo di rammentare che proprio dal 1° settembre scorso è attivo presso tutte le Capitanerie di porto e gli Uffici circondariali marittimi lo Sportello Telematico del Diportista, il c.d. STED, che consentirà – a regime - di

**MISURE DI  
SNELLIMEN  
TO E**

svolgere *on line* le pratiche amministrative relative alle unità da diporto, come già avviene da tempo per le pratiche automobilistiche.

Particolare rilievo assumono le attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione sulle unità da diporto, segnatamente previste dall'articolo 26 bis del Codice, la cui pianificazione e coordinamento ricadono nell'esclusiva competenza delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, sulla base di linee di indirizzo che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti emana con proprie direttive prima di ogni stagione estiva.

Al riguardo, si evidenzia che a partire dal 2013, allo scopo di evitare duplicazione dei controlli di sicurezza in mare di routine a carico del diportista e promuovere una cultura partecipativa della sicurezza, è stato introdotto, su iniziativa del Comando Generale, il c.d. "bollino blu". Si tratta di un vero e proprio bollino autoadesivo da applicare sull'unità sottoposta a controllo (anche in banchina e su base volontaria), rilasciato all'utente dal personale accertatore. Esso attesta il possesso e la regolarità della documentazione di bordo nonché la presenza dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza prescritte.

Durante la stagione estiva 2018 sono state controllate con esito positivo e quindi con conseguente rilascio del citato bollino, oltre 9.000 unità da diporto, mentre i dati parziali del 2019 vedono un totale alla data odierna di circa 6.300 unità complessivamente controllate con esito positivo.

RAZIONALIZ  
ZAZIONE DEI  
CONTROLLI

L'iniziativa, che ha assunto con la riforma del 2017 rango legislativo, ha contribuito a migliorare la percezione della sicurezza in mare, consentendo di liberare risorse da impiegare nel contrasto di condotte illecite che destano maggior allarme sociale, valorizzando al contempo le condotte virtuose del diportista italiano.

Per quanto attiene invece agli interventi di soccorso svolti in favore di unità da diporto, si sono registrati, nel periodo 1 giugno/15 settembre 2019, 692 interventi di soccorso o assistenza, con 2.205 persone salvate o assistite nell'ambito dell'operazione "Mare sicuro.

Entrando nel merito dello schema di Decreto, occorre evidenziare preliminarmente come il decreto legislativo 171/2005, Codice della nautica da diporto, abbia segnato un reale passo avanti per la nautica italiana realizzando di fatto il tanto atteso "testo unico" in materia di navigazione da diporto, al passo con l'evoluzione del contesto socio-economico nazionale ed europeo.

Al fine di dare ulteriore organicità ai numerosi interventi normativi settoriali sul Codice, si è avvertita, successivamente l'esigenza di promuoverne un'organica riforma, intervenuta poi con il decreto legislativo 229/2017, che introduce significative novità in tema di semplificazione del regime amministrativo delle unità da diporto, come nel caso dello STED.

Passando al testo in esame, si ritiene necessario porre l'attenzione su alcune modifiche proposte che riguardano le

dotazioni di sicurezza della navigazione e la disciplina delle patenti nautiche.

L'articolo 29 del Codice della nautica prevede, per le imbarcazioni e navi da diporto che navigano oltre le 12 miglia dalla costa, la presenza a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare della posizione.

Nello schema di provvedimento all'articolo 10, si prevede la soppressione della parola "satellitare", in tal modo autorizzando l'utilizzo di qualsiasi altro tipo di apparato elettronico di rilevazione della posizione quali ad esempio i telefoni satellitari, rendendo l'EPIRB (*Emergency Position-Indicating Radio Beacon*) non più obbligatorio per la navigazione oltre le 50 miglia dalla costa.

**EPIRB ED  
APPARATO  
ELETTRONICO**

A parere del Comando generale, tali apparati (telefoni satellitari) non possiedono all'attualità caratteristiche equivalenti al dispositivo EPIRB, sia con riferimento alle loro modalità di utilizzo in situazioni di emergenza, sia con riferimento alle caratteristiche e gli standard tecnici, come anche argomentato da IMO (*International Maritime Organization*) e ITU (*International Telecommunication Union*).

7

---

Di rilievo appare anche il contenuto dell'articolo 12, comma 1, lettera b) in tema di patenti nautiche e, in particolare, l'esenzione dall'obbligo di patente per le unità da diporto che navigano entro 6 miglia dalla costa quando a bordo è installato un motore di cilindrata non superiore a 750 centimetri cubici, se a due tempi, ovvero a 900 centimetri

**RIDEFINIZIO  
NE  
DELL'AMBIT  
O DI  
OBBLIGATO  
DIPLOMA**

cubici se a iniezione a due tempi (art. 39 del decreto legislativo 171/2005).

Tale disposizione mira a superare le criticità sorte all'indomani dell'introduzione dell'obbligo della patente nautica per i motori ad iniezione a due tempi di cilindrata superiore a 750 cc., avvenuta con l'ultima riforma del Codice, norma che ha ampliato la categoria dei motori per la cui condotta è prescritta la patente nautica, estendendola anche ad alcuni esemplari molto diffusi in commercio che prima della riforma ne erano esclusi. La proposta di modifica nasce quindi da esigenze rappresentate sia dal mondo imprenditoriale che dall'utenza diportistica e ritenute condivisibili.

Un'ulteriore novità è contenuta nell'articolo 15 della bozza di provvedimento che modifica l'articolo 49 bis del decreto legislativo 171/2005 in materia di noleggio occasionale, introducendo un minimo di almeno 5 anni di titolarità della patente nautica per poter assumere il comando dell'imbarcazione da diporto offerta in noleggio.

**REQUISITI  
DEL  
NOLEGGIO**

La novità rappresenta un'adeguata forma di tutela per l'utenza che sceglie il noleggio occasionale e costituisce un'effettiva garanzia per la sua sicurezza sulla base una congrua esperienza nautica.

E' stata prevista, ancora, una specifica disciplina, da adottarsi a mezzo di apposito decreto ministeriale, per l'utilizzazione dei natanti da diporto e delle moto d'acqua ai fini di locazione e noleggio per finalità ricreative o usi turistici di carattere

**DISCIPLINA  
DELL'USO DI  
NATANTI  
PER**



locale nonché di *diving*, disciplina precedentemente rimessa ad ordinanze delle Autorità marittime locali. Ciò consente di elevare il gradiente di sicurezza del settore e, nel contempo, di creare una disciplina omogenea ed univoca sul territorio nazionale.

In conclusione, si ritiene che lo snellimento dei flussi procedurali inerenti la navigazione da diporto, l'armonizzazione delle procedure tecnico-giuridiche correlate alla sicurezza delle unità da diporto e delle relative dotazioni, costituiscano elementi imprescindibili per lo sviluppo del settore nautico.

Il processo di semplificazione, iniziato nel 2005, si ritiene debba continuare ed essere ponderato dal soggetto regolatore, con il contributo convinto e partecipativo di tutti i soggetti pubblici a vario titolo coinvolti e dell'utenza la cui crescita culturale, che sempre di più si va affermando, è presupposto fondamentale per lo sviluppo di tale processo.

Sempre tenendo presente che la sicurezza in mare non è uno slogan, come testimoniano quelle 2.205 persone salvate nei 3 mesi estivi, un terzo delle quali, si sono trovate in situazione di pericolo per non aver pianificato correttamente la propria navigazione e non aver valutato le condizioni meteomarine dimostratesi avverse rispetto alle capacità proprie ed alle caratteristiche del mezzo.

Il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, pur non essendo il soggetto regolatore del settore, ritiene di costituire un presidio insostituibile di professionalità e di competenza

**IL  
CONTRIBUT  
O DEL  
CORPO  
DELLE CC.P.  
- GUARDIA**

per chi va per mare anche per diporto ed è ben consapevole dell'importanza di semplificare e di ridurre adempimenti laddove questi non siano effettivamente necessari.

A tal fine fornisce ogni giorno e in tutto il Paese il suo costante e professionale contributo alla sicurezza della navigazione ed allo sviluppo delle attività marittime nel loro complesso.

Signor Presidente, Signore e Signori Onorevoli, ringrazio per l'attenzione e porgo un deferente ossequio. Restiamo a disposizione per eventuali domande.

\*\*\*\*\*

# COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA

## NOTE TECNICHE SU ALCUNE MISURE OGGETTO DELL'A.G.101

1. Dispositivo elettronico di rilevazione della posizione
2. Zattera di salvataggio

### 1. Dispositivo elettronico di rilevazione della posizione

L'articolo 62 di modifica dell'art 75 della disciplina prevista dal DM 146/2008 prevede che:

1. All'articolo 75 (Dotazioni di sicurezza) del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, dopo il comma 2, è aggiunto il seguente: «*comma 2-bis. Le navi da diporto e le navi adibite esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, che navigano oltre le 50 miglia dalla costa entro il limite dell'area SAR nazionale, possono sostituire la dotazione di cui al comma 1, lettera s), con un telefono satellitare dotato di dispositivo di invio di messaggio di soccorso all'I.M.R.C.C. In presenza della dotazione del telefono satellitare, le medesime navi possono sostituire la zattera di salvataggio senza limiti con la zattera di salvataggio per la navigazione costiera.*»

### Premessa

Per quanto riguarda l'approccio che si tiene a livello internazionale nel dotare le navi degli apparati minimi necessari per la trasmissione di allarmi e comunicazioni di emergenza e per le comunicazioni di carattere generale da plancia a plancia, la Convenzione SOLAS 74 al Capitolo 4 Regola 4 prevede una serie di "Prescrizioni funzionali"<sup>1</sup> che ogni nave in navigazione deve essere in grado di ottemperare.

### Telefono satellitare in luogo di un EPIRB

Entrando nel merito della proposta di articolo, considerati i principi di funzionamento e le caratteristiche dell'EPIRB e dei telefoni satellitari né consegue che un telefono satellitare non può sostituire un EPIRB.

Infatti premesso che:

- l'IMO con la MSC/Circ. 803 "PARTICIPATION OF NON-SOLAS SHIPS IN THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS)" ha stabilito che:  
**4** *The use of cellular telephones is not recommended as an alternative to marine radiotelephones for distress and safety communications. Cellular telephones do not have an all stations capability to establish communications with nearby ships. Also, RCCs will be unable to call ships in the vicinity of a casualty. Furthermore, coverage limitations could well lead to a breakdown in communications in a distress*

---

<sup>1</sup> SOLAS 74 Regola 4: "Prescrizioni funzionali"

Ogni nave, durante la navigazione, deve essere in grado di:

1. fatta riserva per quanto prescritto alle Regole 8.1.1 e 10.1.4.3, trasmettere allarmi di soccorso da nave a costa per mezzo di almeno due mezzi separati e indipendenti, utilizzanti ciascuno un servizio di radiocomunicazioni diverso;
2. di ricevere gli allarmi di soccorso da costa a nave;
3. Di trasmettere e ricevere gli allarmi di soccorso da nave a nave;
4. di trasmettere e ricevere comunicazioni di coordinamento per la ricerca e il soccorso;
5. di trasmettere e ricevere comunicazioni in loco;
6. di trasmettere e, se previsto dalla Regola V/19.2.3.2, ricevere segnali per la localizzazione;
7. di trasmettere e ricevere informazioni per la sicurezza marittima;
8. di trasmettere e ricevere radiocomunicazioni di carattere generale a e da sistemi radio o reti a terra alle condizioni di cui alla Regola 15.8;
9. di trasmettere e ricevere comunicazioni da plancia a plancia.

situation.

**5** It is recommended that non-SOLAS ships operating in high sea areas should carry a satellite EPIRB which could be free-floating or manually activated.

- l'ITU nelle Radio Regulation al 32.2 § 2 1) ha previsto che:

*The distress alert shall be sent through a satellite either with absolute priority in general communication channels, on exclusive distress and safety frequencies reserved for satellite EPIRBs in the Earth-to-space direction or on the distress and safety frequencies designated in the MF, HF and VHF bands for digital selective calling*

Si riportano di seguito le caratteristiche dell'EPIRB da confrontare con quelle di un telefono satellitare le cui caratteristiche per ora non sono note:

1. Invio del messaggio di distress in modo automatico tramite lo sgancio automatico;

The satellite EPIRB shall be mounted in a release mechanism (clause 12) which automatically releases the EPIRB when submerged in water. When so released, the EPIRB shall float to the surface and start transmitting automatically irrespective of the settings of any control.

2. Posizione di installazione (immediate vicinanze della plancia in punto di facile accesso e libero da sovrastrutture, che ne ostacolano lo sgancio automatico)

3. Equipaggiato con *positioning device* (GPS o GNSS) (anche se non mandatorio)

4. Messaggio fisso (contenente la posizione, se GPS incorporato) che rimane memorizzato anche senza batteria

5. Batterie:

a. Scadenza (etichetta chiara e duratura)

b. Capacità: almeno 48 h in piena attività del dispositivo

6. Costruito in modo tale da evitare che il messaggio di distress possa essere lanciato inavvertitamente

7. Test Ambiente marino :

a. Temperature tests (-40 fino a +55 C, classe 1; -20 fino a +55 C classe 2)

b. Vibration test

c. Ruggedness test

d. Corrosion test

e. Drop test into water

f. Immersion test

g. Solar radiation test

h. Thermal shock test .

i. Buoyancy test

**CONCLUSIONI:** Atteso quanto argomentato da IMO e ITU e considerato che le caratteristiche e gli standard tecnici di un telefono satellitare non sono oggi note, non si ritiene possibile la sostituzione dell'EPIRB che, invece, ha caratteristiche e standard ben definiti<sup>2</sup>.

## 2. Zattera di salvataggio.

---

<sup>2</sup> Per il telefono satellitare si dovrebbero comprendere almeno i seguenti aspetti:

- Quali frequenze usa;
- A quali standard tecnici è conforme;
- Come avviene "invio messaggio di soccorso" (automatico o manuale?)
- Cosa contiene "messaggio di soccorso in caso di invio automatico" (posizione, tipologia di unità, codice identificativo...);
- In che modo avviene l'invio automatico;
- Come è alimentato;
- Dove è alloggiato.

Per quanto attiene la possibilità di sostituire la zattera di salvataggio “senza limiti” con la zattera di salvataggio per la navigazione costiera, si ricordano:

- gli articoli 102, 104 e 105 del DPR 435/91 per quanto attiene i mezzi di salvataggio di cui devono essere dotate le navi da passeggeri abilitate alla navigazione nazionale, navigazione nazionale costiera, litoranea e locale per le quali sono previste imbarcazioni di salvataggio e/o zattere ad eccezione della navigazione locale dove viene previsto l'uso di apparecchi galleggianti;
- gli articoli 113, 114 e 115 del DPR 435/91 per quanto attiene i mezzi di salvataggio di cui devono essere dotate le navi da carico in base alla stazza. Sono previste imbarcazioni di salvataggio e/o zattere ad eccezione della navigazione locale dove viene previsto l'uso di apparecchi galleggianti; e
- D.Lgvo 45/2000 di recepimento della Direttiva 2009/45/CE con particolare riguardo al Capitolo III dell'Allegato I Parte 3 dove in particolare viene previsto che *“in acque riparate e/o condizioni meteomarine favorevoli nel tratto di mare e nel periodo in cui opera la nave.....l'Amministrazione può accettare zattere aperte e reversibili...”*. (vedasi estratto allegato)

**CONCLUSIONE:** Dalla lettura degli stessi si conclude che per la navigazione oltre le 50 mg dalla costa – come da attuale proposta di modifica - si ritiene necessario l'utilizzo di zattere di salvataggio d'altura. Si segnala, infine, che laddove il DPR 435/91 prevede che *“Il Ministero può consentire, in considerazione della natura dei viaggi e del periodo stagionale, la sostituzione delle zattere di salvataggio con apparecchi galleggianti”* in considerazione della discrezionalità assegnata e dell'orientamento in campo comunitario e internazionale, il Comando Generale non consente la sostituzione di zattere con apparecchi galleggianti.

**L'articolo 53 di modifica dell'art. 54 della disciplina prevista dal DM 146/2008** prevede che:

1. *All'articolo 54 (Mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza) del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, al comma 1, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente periodo: «Le imbarcazioni gonfiabili, comprese quelle a chiglia rigida, con marcatura CE, di categoria A, B e C, dotate di almeno quattro camere d'aria a compartimenti stagni e di una galleggiabilità minima di 1.800 N, sono esentate dall'obbligo di dotarsi della zattera autogonfiabile di cui all'allegato V, in caso di navigazione entro le 12 miglia dalla costa.»*

**CONCLUSIONE:** Non si concorda sulla possibilità per le imbarcazioni gonfiabili dotate di almeno quattro camere d'aria di essere esentate dall'obbligo di dotarsi della zattera autogonfiabile. Non si ha evidenza, infatti, di una analisi dei rischi condotta che porti a tale rilassamento della norma né ad evidenze su quello che potrebbe essere il galleggiamento residuo a seguito di danneggiamento in tutte le condizioni meteomarine ipotizzabili. Inoltre, si ritiene non possibile escludere altre ipotesi di danno, tra cui l'incendio, con conseguente abbandono dell'unità. Qualora si confermasse comunque tale rilassamento della norma la distanza dalla costa prevista (12 miglia) andrebbe fortemente limitata.

Locali	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Numero di persone (N) Numero di passeggeri (P)						
Capacità dei mezzi collettivi di salvataggio <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> :						
— navi esistenti	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— navi nuove	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Battelli di emergenza <sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup>	1	1	1	1	1	1
Salvagentei anulari <sup>(7)</sup>	8	8	8	4	8	4
Cinture di salvataggio <sup>(8)</sup> <sup>(9)</sup> <sup>(12)</sup> <sup>(13)</sup>	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Cinture di salvataggio per bambini <sup>(9)</sup> <sup>(13)</sup>	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Cinture di salvataggio per neonati <sup>(10)</sup> <sup>(13)</sup>	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Segnali di soccorso <sup>(7)</sup>	12	12	12	12	6	6
Dispositivi lanciasagole <sup>(14)</sup>	1	1	1	1	—	—
Radar transponder	1	1	1	1	1	1
Apparecchi radiotelefonici VHF ricetrasmittenti	3	3	3	3	3	2

<sup>(1)</sup> possono essere mezzi collettivi di salvataggio imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse, conformemente alle disposizioni della regola III/2.2. Se giustificato dal fatto che il viaggio si svolge in acque riparate o/o da condizioni meteo-marine favorevoli nel tratto di mare in cui opera la nave, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circolare MSC/1046, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire quanto segue, purché lo Stato membro ospitante non si opponga:

- a) zattere di salvataggio gonfiabili aperte e reversibili non conformi a quanto stabilito alle sezioni 4.2 o 4.3 del codice LSA a condizione che tali zattere di salvataggio soddisfino pienamente i requisiti dell'allegato 10 relativo al codice per le Unità veloci del 1994 e, per le navi costruite a partire dal 1° gennaio 2012, dell'allegato 11 del codice per le Unità veloci del 2000.
- b) zattere di salvataggio non conformi ai requisiti dei paragrafi 4.2.2.2.1 e 4.2.2.2.2 del codice LSA sull'isolamento contro il freddo del fondo della zattera di salvataggio.

I mezzi collettivi di salvataggio per le navi esistenti delle classi B, C e D devono essere conformi alle regole pertinenti per le navi esistenti della convenzione SOLAS del 1974, quale modificata il 17 marzo 1998. Le navi ro-ro da passeggeri devono essere conformi ai requisiti della regola III/5.-1., a seconda dei casi.

Uno o più dispositivi MES (Marine Evacuation System) per l'evacuazione della nave, conformi alla sezione 6.2 del codice LSA, possono essere sostituiti con zattere di salvataggio di capacità equivalente, come richiesto nella tabella, compresi i dispositivi per la