



◀ Attrezzatura di sicurezza a bordo (<https://www.svb-marine.it/it/guida/attrezzatura-di-sicurezza-a-bordo.html>) ▶ Guida ai trasmettitori EPIRB: registrazione, funzioni



Epirb: che cos'è, come funziona e perché è fondamentale a bordo

Un'imbarcazione in difficoltà, ovunque si trovi, può contare su un sistema internazionale di comunicazione con copertura mondiale per le emergenze e la sicurezza in mare GMDSS, attivando tempestivamente i soccorsi grazie a un trasmettitore EPIRB o un PLB.

In questa guida capiremo cosa sono questi dispositivi “salvavita”, in particolare l'EPIRB con le principali differenze, caratteristiche ed utilità, quale scegliere, come funziona e perché è importante averlo a bordo e cosa prevede la normativa italiana.

Guida ai contenuti

Nozioni base

1. [Quali tipologie di trasmettitori di emergenza esistono?](#)
2. [Che cos'è un EPIRB?](#)
3. [Come funziona l'EPIRB?](#)
4. [Quanto dura la batteria di un EPIRB? Quando sostituirla?](#)



5. Come scegliere un EPIRB?
6. Cosa significano le sigle EPIRB?
7. Che differenza c'è tra EPIRB e PLB?
8. Come programmare e registrare un EPIRB?
9. Quando è obbligatorio l'EPIRB?
10. Cosa fare in caso di emergenza?
11. Qual è la differenza tra EPIRB e SART?

Salva la guida (/user/pin-guide/72963)

Quali tipologie di trasmettitori di emergenza esistono?

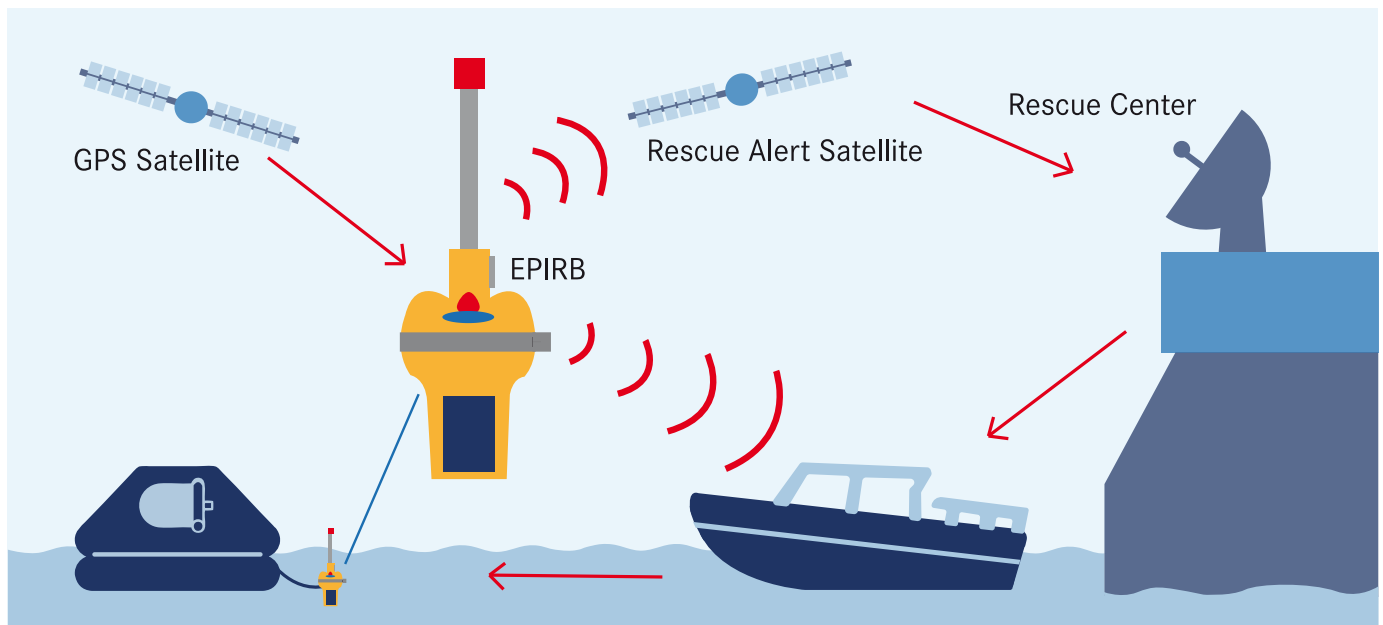
In funzione dell'utilizzo per il quale sono stati progettati, i trasmettitori si suddividono per frequenze di trasmissione, potenze e finalità. Esistono principalmente due tipi di localizzatori d'emergenza ad uso nautico, denominati anche „Beacon“ (faro), per l'invio della posizione e richiesta di soccorso più o meno istantanea rispettivamente per barche (EPIRB (/it/categoria/sicurezza-trasmettitori-di-emergenza-epirb.html)-Emergency Position Indicating radio Beacon) o persone (PLB (/it/categoria/sicurezza-trasmettitori-di-emergenza-plb.html)- Personal Locator Beacon) in situazioni di grave emergenza.

Che cos'è un EPIRB?

Il trasmettitore di emergenza EPIRB (/it/categoria/sicurezza-trasmettitori-di-emergenza-epirb.html) è praticamente una radio Boa, un radio faro-beacon che, una volta attivato manualmente o automaticamente (per immersione o impatto), invia un segnale di soccorso e posizionamento in doppia frequenza, digitale e analogico rispettivamente satellitare a 406 e via radio a 121,5 MHz per assicurare la massima possibilità di localizzazione, emesso da un'imbarcazione in qualunque parte del mondo si trovi, attivando rapidamente (mediamente entro pochi minuti dall'emissione del segnale) i centri Search and Rescue-SAR di ricerca e salvataggio.

È considerato a tutt'oggi lo strumento più efficace per la “salvaguardia della vita umana in mare” (Safety Of Life At Sea-SOLAS) poiché prevede l'arrivo dei soccorsi entro 24 ore nel Mediterraneo e nelle zone oceaniche costiere ed entro 72 ore nelle zone oceaniche remote.

Ad oggi nel mondo si stimano più di 30.000 salvataggi conclusi grazie a questo sistema e per questo oggi sempre più diffuso. Il dispositivo è formato essenzialmente da una antenna radio, un interruttore manuale o automatico Sea-switch (solo su alcuni modelli attivabile per immersione o contatto con l'acqua), una custodia di protezione, un gancio idrostatico in caso di affondamento (modelli automatici cat.1), una luce stroboscopica per l'identificazione visiva dei naufraghi, una batteria interna predisposta a trasmettere per almeno 48 ore fino a temperature a -20°C, un pulsante di test per verificare periodicamente il corretto funzionamento ed infine un GPS (ormai su molti modelli) per una localizzazione sempre più precisa.



Come funziona l'EPIRB?

Quando un EPIRB viene attivato emette generalmente un doppio segnale: uno satellitare digitale trasmesso sulla frequenza 406 MHz con identificativo ed eventuali coordinate dell'imbarcazione (se con GPS) e un altro radio analogico a bassa potenza su 121,5 MHz per la ricezione in homing del tono/segnale anonimo accolto dalle stazioni a terra e dai mezzi di soccorso tramite radio-posizionamento goniometrabile.

Il segnale satellitare ha principalmente lo scopo di allertare le organizzazioni e delimitare l'area di mare sulla quale concentrare gli sforzi di ricerca, mentre quello radio analogico, di portata limitata, consente ai mezzi inviati di localizzare con estrema precisione il punto dell'incidente e d'intervento.

Anni fa il doppio segnale sopprimeva le "carenze" dell'altro, oggi la maggior parte dei dispositivi ha un GPS che consente da subito la localizzazione senza grossi scarti di distanza dal naufrago.

Il segnale ricevuto dai satelliti COSPAS-SARSAT (consorzio sottoscritto nel 1982 da USA, Russia, Canada e Francia, cui oggi aderiscono altri 29 paesi) viene trasmesso alle stazioni di terra, denominate LUT-Local User Terminal (in Italia a Bari Palese) dislocate in tutto il mondo, che a loro volta inoltrano i dati al rispettivo Centro di Coordinamento dei soccorsi MRCC-Maritime Rescue Coordinator Centre (in Italia a Roma) per poi essere ritrasmessi ai Rescue Center Control-RCC per aree di competenza e di attivazione dei mezzi di salvataggio aereonaviganti.

Il 1° febbraio 2009 il sistema Cospas-Sarsat, è stato riprogrammato per codificare solo messaggi su frequenza 406 MHz, cessando di fatto definitivamente la ricezione satellitare e l'elaborazione delle "radioboe" a 121,5/243 MHz, rilevabili oggi solo in Homing dai ricevitori analogici a radiogoniometri terrestri e dai mezzi di soccorso equipaggiati SAR.

La struttura spaziale di monitoraggio è basata principalmente su due orbite intorno alla terra, la GEO-Sar in orbita geostazionaria equatoriale (altezza 36.000 km) e la LEO-Sar in orbita polare bassa (circa 1000 km altezza).

Gli EPIRB una volta attivati trasmettono un segnale di 5 watt ogni 50 secondi, per almeno 48 ore inviando un numero di serie univoco chiamato codice esadecimale registrato con informazioni importanti per avvisare ad esempio un parente prossimo in pochi minuti, insieme ad una descrizione della nave e/o dati

della persona, il porto di origine e qualsiasi informazione aggiuntiva che possa essere utile ai soccorritori.



Quanto dura la batteria di un EPIRB? Quando sostituirla?



Molti EPIRB dispongono di una funzione di self-test per verificare la funzionalità del dispositivo e delle batterie che hanno una durata nominale di quasi 10 anni. In Italia la validità normativa è di 4 anni, scaduta la quale vanno necessariamente sostituite le batterie anche se la scadenza è successiva. Una volta attivati

devono poter emettere per almeno 48 ore anche fino a -20 °C.



Tutti gli EPIRB sono soggetti al SBM Shore Based Maintenance per la sostituzione della batteria o (per alcuni) dell'EPIRB stesso. Scelta che per molti risulta vantaggiosa per avere a bordo l'ultimo prodotto tecnologicamente più avanzato rispetto al precedente.

Come scegliere un EPIRB?

Caratteristiche a confronto

Esistono principalmente due categorie:

I Categoria: in riferimento alla modalità di “dispiegarsi” dal proprio supporto e di attivazione possono distinguersi in automatici (gancio idrostatico o a semplice contatto con l'acqua Sea Switch (<https://www.marinepanservice.com/glossario/sea-switch>)) e manuali.

II Categoria: si attivano solo manualmente, non hanno guscio protettivo e non sono da esterno.



Quelli automatici, che funzionano sempre anche manualmente, sono posizionati all'interno di un contenitore che ad una profondità di 4 mt, scatta ed espelle l'EPIRB dalla sua custodia, permettendo la risalita in superficie e la trasmissione.

A partire dal 1 Luglio 2022 per gli EPIRB automatici d'I Cat è prevista la prescrizione contenuta nella nuova circolare dell'IMO MSC 471 (101), stabilendo che da tale data dovranno essere provvisti di un sistema GNSS e di un trasmettitore AIS rendendo il rintracciamento del naufrago enormemente semplificato.

I dispositivi manuali di categoria 2 non saranno influenzati dalle prescrizioni della nuova MSC 471, come anche gli EPIRB automatici installati prima del 01/07/2022. Chi decidesse comunque di acquistarne uno nuovo e automatico a partire dal 01/07/2022, avrà forse più difficoltà a reperire facilmente dispositivi conformi, a meno di proroghe e rinvii.

SVB mette a disposizione per i propri clienti prodotti sempre aggiornati e in linea alle direttive internazionali con un'ampia e variegata scelta, come il trasmettitore di emergenza MCMURDO SmartFind G8 AIS EPIRB. ([/it/trasmettitore-di-emergenza-smartfind-g8-ais-epirb.html](https://www.svb-marine.it/it/trasmettitore-di-emergenza-smartfind-g8-ais-epirb.html)) Provvisto del Sistema di identificazione automatica AIS e del GNSS, rispetta tutti i requisiti richiesti dalla circolare. Acquistabile online con un semplice click integra in un unico dispositivo:

1. Segnale di emergenza internazionale (COSPAS-SARSAT Rescue System) a 406 MHz;
2. Frequenza di rilevamento analogico a 121,5 MHz;
3. Il sistema GNSS per coordinate GPS precise con ricezione da 72 satelliti (GPS, Galileo, GLONASS) consentendo di ridurre l'errore di localizzazione da 5 Km a 100 mt circa;

4. Il trasmettitore AIS di classe A e B che avvisa le altre navi nell'area locale.

Cosa significano le sigle EPIRB?

Panoramica di tutti i termini:

COSPAS	Acronimo di Cosmicheskaya Sistyema Poiska Ava riynich Sudov (= Space System for the Search of Vessels in Distress) Sistema Satellitare Internazionale progettato per assistere le operazioni di ricerca e soccorso. Satelliti polari e a bassa orbita.
EPIRB	Emergency Position Indicating Radio Beacon (trasmettitore a 406 MHz o 1,6 GHz)
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System = Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare. Servizi, regole e strutture per l'assistenza globale nelle emergenze marittime
GEO	Geosynchronous Equatorial Orbit , Satelliti che si muovono alla stessa velocità della terra
LEO	Low Earth Orbit , Satelliti piccoli e veloci per comunicazioni ad alta velocità e bassa latenza
LUT	Local User Terminal , Stazione terrestre
MDI	Maritime Identification Digits , identificazione della stazione radio marina a tre cifre
MMSI	Maritime Mobile Service Identity = Numero di identificazione del servizio mobile marittimo. Numero di telefono della barca per radio marittima (VHF, KW e GW)
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
PLB	Personal Locator Beacon , localizzatore personale. Trasmettitore 121,5 MHz da indossare sul corpo.
SAR	Search and Rescue (Servizio di ricerca e salvataggio)
SARSAT	Search and Rescue Satellite = Ricerca e soccorso con sistemi satellitari. Satelliti in orbita polare.
SART	Search and Rescue Radar Transponder
SBM	Shore Based Maintenance , Manutenzione regolare delle attrezzature a terra.
SOLAS	Safety of Life at Sea , Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare
IMO	International Maritime Organisation , Organizzazione specializzata delle Nazioni Unite per la sicurezza e la protezione dell'ambiente marittimo

Che differenza c'è tra EPIRB e PLB?

Esistono differenze tecniche, certamente molto meno che in passato, ma la più importante è che l'EPIRB fa parte del GMDSS ed è condizionato dall'uso di un codice MMSI (Maritime Mobile Service Identity) che identifica univocamente l'imbarcazione. Il PLB non ha un MMSI ma un numero seriale rilasciato dal costruttore, non identifica quindi l'unità ma unicamente la persona attraverso un modulo di registrazione e non può essere utilizzato in sostituzione all'EPIRB che è invece prettamente nautico ed obbligatorio oltre le 50 miglia.

Il PLB (acronimo di Personal Locator Beacon (</it/categoria/sicurezza-trasmettitori-di-emergenza-plb.html>)) è un'ottima integrazione di dotazione ed è un utile dispositivo personale per molti skipper che fanno trasferimenti, per escursionismo o altre attività all'aperto e non ha particolari obblighi di legge, tranne la registrazione.

Come l'EPIRB, i modelli PLB con GPS integrato trasmettono in modalità digitale a 406 MHz, operando anche sulla "storica" frequenza analogica a bassa potenza MHz 121,500 in Homing. Non ha attivazione automatica ed è più piccolo, leggero e portatile, spesso tascabile, ma soprattutto aiuta a stare più tranquilli anche a 6 miglia o in montagna!

Dispositivi EPIRB senza supporto Float-Free

Programma online

-9%



★★★★★ (2)

OCEAN SIGNAL Radiofaro di emergenza EPIRB 1

~~699,72 €~~
solo 634⁹⁵ €

</it/ocean-signal-radiofaro-di-emergenza-epirb1.html>



★★★★★ (2)

EPIRB GlobalFix V4

/it/epirb-globalfix-v4_.html

Come programmare e registrare un EPIRB?

Quando si attiva un trasmettitore 406 MHz e viene rilevato dal sistema Cospas Sarsat, una delle prime azioni che le Autorità SAR intraprendono è quella di mettersi in contatto con il proprietario del trasmettitore o con il punto di contatto di emergenza indicato dallo stesso proprietario, al fine di avere

conferma della situazione di pericolo. All'acquisto un EPIRB deve essere programmato tramite parametri identificativi assegnando un codice esadecimale alfanumerico di 15 caratteri generato dalla combinazione di questi ultimi riportato nell'apposita scheda di registrazione.



Esempio:

247 (Codice Paese per l'Italia) + MMSI

247 (Codice Paese per l'Italia) + Nominativo Internazionale

Il codice MMSI, rilasciato dall'Ispettorato Territoriale del Ministero delle Comunicazioni del capoluogo di Regione dove l'imbarcazione è iscritta (per le unità immatricolate) o della regione di residenza del richiedente per i natanti, si compone di 9 cifre, le prime 3 cifre compongono il MID (Maritime Identification Digit) ed identificano la nazionalità che nel caso dell'Italia è 247, le rimanenti 6 cifre sono assegnate dall'autorità competente.

Il nominativo internazionale è rilasciato invece dal Ministero della difesa marina da richiedere alle Capitanerie di Porto.

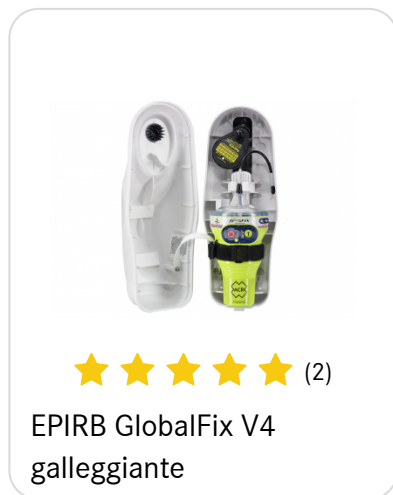
La registrazione italiana va effettuata presso la Stazione Satellitare Cospas-Sarsat di Bari che invierà, in caso di attivazione, la scheda di registrazione al Punto di Contatto SAR per il prosieguo delle operazioni di soccorso.

Una volta programmato e registrato è di fatto regolarizzato e pronto all'eventuale uso. Identificativo digitale univoco, informazioni dei dati di registrazione fornite dal proprietario/armatore della barca sono i "balzelli" burocratici da adempiere per essere in regola.

È possibile acquistare un EPIRB in un altro paese facendo programmare l'apparato con i protocolli di codifica previsti per l'Italia. Anche SVB offre la programmazione EPIRB (</it/programmazione-trasmettitori-di-emergenza.html>) attraverso la compilazione della scheda tecnica. (https://media1.svb-marine.it/media/snr/116751/pdf/datasheet_2019-09-02_16-19-28_91e38e1d511ad6e937ea006a338df564.pdf)

È possibile spostare o prestare l'apparato EPIRB solo con una riprogrammazione (/) di nuovi parametri identificativi e registrazione, diversamente è assolutamente vietato. Può essere riprogrammato dallo stesso negoziante presso il quale si è effettuato l'acquisto, presso l'importatore nazionale della casa costruttrice del trasmettitore. O presso SVB!

Dispositivi EPIRB con supporto Float-Free



(</it/epirb-globalfix-v4-galleggiante.html>)

Programmazioni EPIRB



(</it/programmazione-trasmettitori-di-emergenza.html>)

Quando è obbligatorio l'EPIRB?



Normativa italiana: documentazione, revisione, installazione

Dal 2000 in Italia è obbligatorio dotarsi di un “radiofaro” portatile di soccorso (EPIRB) per le navigazioni senza limiti (oltre le 50 miglia). Lo stesso vale per le imbarcazioni Charter che navigano oltre 12 Miglia o che ospitano più di dodici passeggeri, per unità da pesca professionale abilitate alla navigazione oltre 6 miglia e navi soggette a GMDSS (che effettuano navigazione internazionale, navi da carico con stazza lorda di 300 tonnellate o più, navi passeggeri, navi veloci (HSC), yacht e grandi pescherecci). L'SBM "Shore Based Maintenance" è la procedura di revisione generale dell'EPIRB stabilita in Italia ogni 4 anni. Oltre alla sostituzione delle batterie, si verifica l'integrità, la tenuta stagna e potenza segnale mediante misurazione in ambiente schermato per prevenire falsi allarmi.

Qualsiasi EPIRB, secondo la circolare IMO MSC 1040, è soggetto anche ad un ANNUAL TEST di funzionamento. Obbligatorio sulle imbarcazioni professionali, ma non specificato nel diporto. Le circolari IMO si adottano nell'ambito dei soli sistemi GMDSS, ai quali natanti ed imbarcazioni da diporto non sono soggette ma il Ministero dello Sviluppo Economico (Circolare Prot. N.0009605 del 02/02/2010), chiarisce invece che l'EPIRB è soggetto comunque alle prescrizioni IMO MSC 1040 a prescindere dall'imbarcazione su cui è installato.

Quindi nell'italica incertezza, il dubbio permane obbligando ognuno ad interpretazioni e scelte individuali come nell'annoso dilemma sul possesso o meno di un “patentino” necessario per utilizzare il nostro EPIRB. Il MISE (Ministero Sviluppo Economico) conferma chiaramente che “L'uso di E.P.I.R.B. o di A.I.S. è

consentito anche con il solo Certificato limitato di radiotelefonista in quanto il loro impiego non richiede conoscenze sul GMDSS” (fonte: mise.gov.it).

Lo stesso vale per apparati VHF o MF/HF muniti anche di funzioni DSC (ormai tutti quelli prodotti dopo il 1999) purché tali funzioni non siano attivate, ossia non sia stato memorizzato il codice MMSI della nave, altresì è necessario diventare operatore GMDSS.

L'EPIRB deve essere programmato con il codice MMSI e registrato al centro COSPAS- SARSAT di Bari. È necessario ogni 4 anni procedere con la revisione SBM, ogni 2 anni sostituire il gancio idrostatico (nei modelli automatici) e procedere, se imbarcazione professionale, al controllo Annual Test

L'EPIRB automatico deve essere installato all'esterno in un punto di facile accesso, per disimpegnarlo anche a mano “hand deploy” e per poter essere portato anche in zattera.

Cosa fare in caso di emergenza?

Attivazione manuale, automatica e accidentale dell'EPIRB

Bisogna innanzitutto distinguere tra attivazione manuale, automatica e sistema di rilascio idrostatico. Molti EPIRB moderni forniscono entrambi i metodi di attivazione e dispiegamento e possono essere attivati, a seconda delle circostanze, manualmente premendo un interruttore o automaticamente a contatto con l'acqua attraverso il sensore “cambio di mare” o con gancio idrostatico, progettato per liberare il dispositivo a 4 metri di profondità. Obbligatorie per le barche professionali, ogni 2 anni il gancio va sostituito per legge.

Un procurato allarme è punito dalla legge italiana, se intenzionale, ai sensi dell'articolo 217 del DL 259/03 con l'arresto fino a 6 mesi o con un'ammenda fino a 670 euro. Non sono previste sanzioni per l'attivazione accidentale interrompendo il segnale ed informando tempestivamente le autorità competenti.

La trasmissione del segnale di soccorso non significa l'automatismo immediato di invio dei mezzi di soccorso. Se la “radioboa” è codificabile, associata cioè al nominativo internazionale o MMSI viene subito verificata la reale necessità attraverso una prima comunicazione vhf ed eventuale telefonata sul cellulare registrato in fase di programmazione.

In caso di attivazione accidentale bisogna tentare di spegnerlo, telefonare immediatamente alla stazione satellitare COSPAS-SARSAT di Bari (080 5341 571) e utilizzare il canale 16 del Vhf per comunicare alla Capitaneria di Porto più vicina il falso allarme e per spiegare la causa che lo ha generato.

Il segnale parte 90 secondi dopo l'attivazione, proprio per lasciare un margine di correzione in caso di errore, ma nel dubbio nella conta dei secondi è meglio contattare la Capitaneria di Porto!

Stampa questa pagina



Qual è la differenza tra EPIRB e SART?

Il SART, acronimo di Search and Rescue Transponder, è un dispositivo portatile Transponder di localizzazione naufraghi utile in caso di abbandono nave, in dotazione optional per zattera d'altura e standard su lance di salvataggio. Se investito dalle onde Radar di navi o unità da diporto in un raggio entro le 20/30 miglia, restituisce a quest'ultime un segnale identificabile quale chiara richiesta di soccorso.

Attivandosi emette un segnale sonoro e luminoso avvertendo i naufraghi della presenza in zona di una nave in prossimità in grado di ricevere una comunicazione Radio di soccorso in VHF, di notare il lancio di un razzo a paracadute a luce rossa o se un aereo, un fumogeno arancione, purché vi sia visibilità.

Il SART funziona solo se c'è un'imbarcazione con il radar attivo in zona o un aereo, elicottero in volo. L'AIS SART ([/it/categoria/sicurezza-trasmettitori-di-emergenza-ais-s-a-r-t.html](https://www.svb-marine.it/it/categoria/sicurezza-trasmettitori-di-emergenza-ais-s-a-r-t.html)) invece consente la rilevazione del naufrago tramite segnale AIS ma ha il limite di trasmettere con una potenza di 1 Watt e la sua portata è nominalmente di 5 miglia

Quando un SART viene attivato, qualsiasi imbarcazione dotata di AIS è in grado di individuare la posizione in tempo reale delle persone e di visualizzarla sul PC o sul plotter. Viene inviato un segnale GPS, sonoro e luminoso per informare tutte le imbarcazioni nelle vicinanze della presenza di sopravvissuti o uomini a mare.

EPIRB con trasmettitore AIS MOB



Trasmettitore di
emergenza SmartFind G8
AIS EPIRB

(/it/trasmettitore-di-emergenza-
smartfind-g8-ais-epirb.html)

Condividi le nostre Guide sui social network



condividi



condividi



condividi



condividi



stampa



e-mail



E-mail - Newsletter

**Novità sui prodotti, offerte e video di nuove guide.
Rimani sempre aggiornato!**

✓ Registrati qui



WhatsApp

**Novità: ricevi le notizie di SVB direttamente sul tuo
telefono!**



Numero di telefono *

✓ Registrati alla nostra newsletter WhatsApp

Contatti e Servizio clienti (/content/show-contact)

+39 011 1962 2026 (tel:+3901119622026)

(Ore 9:00 - 17:00, dal Lunedì al Venerdì)

info@svb-marine.it (mailto:info@svb-marine.it)

SVB

Gelsenkirchener Str. 25-27

28199 Bremen

Germania

Centro resi > (/returns/)

Spedizione e pagamento > (/it/informazione/index.html)

Servizi (/it/content/service.html)

Manutenzione delle zattere e giubbotti di salvataggio (/services/maintenance)

Sartiami personalizzati (/services/rope)

Lettere per barche (/services/overlay)

Cavi d'acciaio su misura (/services/wire)

Cavi personalizzati (/services/cable)

Programmazione delle carte (/services/seachart)

Schede informative e download (/services/download)

A proposito di SVB (/it/a-proposito-di-svb/index.html)

La storia (/it/a-proposito-di-svb/la-storia.html)

Consulenza (/content/show-contact)

Come raggiungerci (/it/a-proposito-di-svb/sede.html)

Sostenibilità (/it/a-proposito-di-svb/il-nostro-impegno.html)

Jobs (/jobs)

Sedi (/about_us/locations_overview)

Online Shop

Novità (/it/nuovi-prodotti.html)

[Offerte speciali \(/it/specials.html\)](/it/specials.html)

[Inserimento diretto del prodotto \(/basket/direct-order\)](/basket/direct-order)

[Marche \(/it/marchi/index.html\)](/it/marchi/index.html)

[Guida all'acquisto \(/infopoint/purchasing_advisor\)](/infopoint/purchasing_advisor)

[Pezzi di ricambio \(/pezzi-di-ricambio-per-barche\)](/pezzi-di-ricambio-per-barche)

[FAQ & Assistenza \(/faqs\)](/faqs)

Seguici



[\(https://www.portmaps.com/\)](https://www.portmaps.com/)



[\(https://www.facebook.com/svb-marine.it/\)](https://www.facebook.com/svb-marine.it/)



[\(https://www.youtube.com/user/SVBteam\)](https://www.youtube.com/user/SVBteam)



[\(https://www.linkedin.com/company/svb\)](https://www.linkedin.com/company/svb)



[\(https://www.instagram.com/svbmarine.it/\)](https://www.instagram.com/svbmarine.it/)

[Note Legali \(/it/informazione/informazioni-legali.html\)](/it/informazione/informazioni-legali.html) [Termini e condizioni \(/it/informazione/condizioni-general-di-vendita.html\)](/it/informazione/condizioni-general-di-vendita.html)

[Termini e condizioni \(/it/informazione/termini-e-condizioni.html\)](/it/informazione/termini-e-condizioni.html) [Privacy \(/it/informazione/protezione-dei-dati.html\)](/it/informazione/protezione-dei-dati.html)

[Resi e rimborsi \(/it/informazione/condizioni-di-recesso.html\)](/it/informazione/condizioni-di-recesso.html) [Smaltimento batterie \(/it/informazione/smaltimento-batterie.html\)](/it/informazione/smaltimento-batterie.html)

[Smaltimento strumenti elettronici \(/it/informazione/smaltimento-ecocompatibile.html\)](/it/informazione/smaltimento-ecocompatibile.html)

[Smaltimento oli \(/it/informazione/smaltimento-olio-esausto.html\)](/it/informazione/smaltimento-olio-esausto.html)

© 2026 SVB Spezialversand für Yacht- und Bootszubehör GmbH