



**UNIVERSITÀ  
DI TRENTO**

**Facoltà di  
Giurisprudenza**

Stefania Rossi

# **IL SISTEMA PENALE DELLA NAVIGAZIONE**

**CONTRIBUTO ALLO STUDIO  
DEL DIRITTO PENALE MARITTIMO**

2020





**UNIVERSITÀ  
DI TRENTO**

**Facoltà di  
Giurisprudenza**

**COLLANA DELLA FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA**

**27**

**2020**

Al fine di garantire la qualità scientifica della Collana di cui fa parte, il presente volume è stato valutato e approvato da un *Referee* esterno alla Facoltà a seguito di una procedura che ha garantito trasparenza di criteri valutativi, autonomia dei giudizi, anonimato reciproco del *Referee* nei confronti di Autori e Curatori.

*Proprietà letteraria riservata*

© Copyright 2020  
by Università degli Studi di Trento  
Via Calepina 14 - 38122 Trento

ISBN 978-88-8443-899-7  
ISSN 2421-7093

Libro in Open Access scaricabile gratuitamente dall'archivio IRIS - Anagrafe della ricerca (<https://iris.unitn.it/>) con Creative Commons Attribuzione-Non commerciale-Non opere derivate 3.0 Italia License.

Maggiori informazioni circa la licenza all'URL:  
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/it/legalcode>

Il presente volume è pubblicato anche in versione cartacea per i tipi di Editoriale Scientifica - Napoli, con ISBN 978-88-9391-764-3.

*Giugno 2020*

Stefania Rossi

IL SISTEMA PENALE DELLA NAVIGAZIONE

CONTRIBUTO ALLO STUDIO  
DEL DIRITTO PENALE MARITTIMO

Università degli Studi di Trento 2020



*Dedico questo lavoro ai miei genitori,  
sempre presenti con il loro affetto e sostegno.*

*Sono grata alla Facoltà di Giurisprudenza di Trento per il percorso  
di crescita, umana e professionale, che mi ha condotto sin qui.  
Un sentito ringraziamento al Preside, Prof. Fulvio Cortese,  
per la sua sensibilità e premura.*

*Esprimo profonda riconoscenza al Prof. Alessandro Melchionda,  
al Prof. Gabriele Fornasari ed al Prof. Francesco Morandi  
che hanno seguito la stesura di questo lavoro.  
Grazie per la generosa disponibilità e i preziosi consigli.*





# INDICE

	Pag.
INTRODUZIONE.....	1
 CAPITOLO PRIMO EVOLUZIONE STORICA DEL DIRITTO PENALE DELLA NAVIGAZIONE  	
<i>Premessa. Alle origini del diritto penale della navigazione.....</i>	5
<i>1. Un contesto storico evolutivo: dalla tutela privata alle istanze pubblicistiche.....</i>	7
<i>1.1. Il diritto penale marittimo nel periodo classico e post classico .....</i>	10
<i>1.2. Il crollo dell'Impero romano e il diritto marittimo bizantino: evoluzione dello ius naufragii e profili sanzionatori .....</i>	14
<i>2. Il diritto penale marittimo nel medioevo .....</i>	17
<i>2.1. Le fonti statutarie italiane: autorità politica sul mare, disciplina della navigazione e pretesa punitiva .....</i>	17
<i>2.2. Le raccolte di usi e consuetudini internazionali. Difformi presupposti politico-criminali del comparto sanzionatorio .....</i>	22
<i>2.2.1. Il Libro del Consolato del Mare .....</i>	23
<i>2.2.2. Le regole di Wisby e della Lega anseatica .....</i>	29
<i>3. Il diritto penale marittimo nell'età moderna (dall'Ordinanza di Colbert alle più importanti codificazioni nazionali). La ricerca di una impostazione unitaria nell'inquadramento delle disposizioni penali.....</i>	33
<i>4. Il Codice della navigazione del 1942: il valore dei principi ispiratori nel riconoscimento della materia penale.....</i>	40

CAPITOLO SECONDO  
FISIONOMIA ATTUALE, OGGETTO E LIMITI  
DEL COMPARTO PENALE DELLA NAVIGAZIONE

<i>Premessa. Un inquadramento generale della materia .....</i>	49
<i>1. Il diritto penale della navigazione dal punto di vista sistematico..</i>	51
<i>1.1. Reati «propri» e «impropri» della navigazione: aporie e antinomie nella contrapposizione tra classiche categorie penali-stiche e peculiari tipi di illecito .....</i>	52
<i>1.2. Spunti per un più attuale inquadramento di una controversa partizione: profili definitivi e sostanziali .....</i>	58
<i>1.2.1. L'inedoneità dell'accezione «reato proprio» nel contesto del sistema navigazionista e l'individuazione di una autonoma classificazione per esprimere l'originalità della tutela .....</i>	58
<i>1.2.2. I reati funzionalmente «propri» previsti nel Codice della Navigazione e il concorso dell'extraneus: distinguo e deroghe nella disciplina speciale rispetto all'articolo 117 c.p. ....</i>	62
<i>1.2.3. I reati «impropri» della navigazione, rectius «non esclusivi» della navigazione. Fattispecie autonome di reato tra peculiarità e indicazioni normative censurabili .....</i>	65
<i>2. I caratteri distintivi del diritto penale della navigazione .....</i>	69
<i>2.1. Complementarietà, specialità e autonomia .....</i>	69
<i>2.2. Il divieto di analogia in materia penale e in relazione alle «eccezionalità» della normativa nel contesto della navigazione.....</i>	75
<i>2.3. L'unitarietà di visione, di sistema e di sanzione .....</i>	78

CAPITOLO TERZO  
 IL REGIME GIURIDICO DELLA NAVIGAZIONE TRA  
 CODICE PENALE, CODICE DELLA NAVIGAZIONE,  
 LEGISLAZIONE SPECIALE E PRASSI APPLICATIVA

SEZIONE PRIMA

REGIME GIURIDICO DEGLI SPAZI E DIRITTO PENALE

<i>1. Territorialità ed efficacia della legge penale</i> .....	82
<i>1.1. Delimitazione spaziale, esercizio della sovranità e limiti alla giurisdizione nazionale in mare</i> .....	83
<i>1.2. Estensione della sovranità nello spazio aereo</i> .....	90
<i>1.3. Ambito di applicazione delle disposizioni del Codice della navigazione: extraterritorialità della legge penale e preclusioni alla normativa speciale</i> .....	94

SEZIONE SECONDA

LO STATUTO PENALE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE  
 E LE DISPOSIZIONI INCRIMINATRICI EXTRA CODICE PIÙ SIGNIFICATIVE

<i>1. La parte III del Codice della navigazione. Complessivo impianto, principi generali e interventi di riforma</i> .....	99
<i>1.1. I delitti marittimi e aeronautici contemplati nel Codice della navigazione. La selezione di peculiari beni costituzionalmente rilevanti nell'identificazione dell'oggettività giuridica</i> .....	102
<i>1.2. Il regime generale delle circostanze: una lettura attualizzante</i> .....	110
<i>1.3. Profili sanzionatori e disciplinari</i> .....	114
<i>2. Le principali fattispecie della navigazione disciplinate nel codice penale. Dettato normativo e apporto giurisprudenziale</i> .....	115
<i>2.1. Il delitto di naufragio</i> .....	117
<i>2.2. La causazione colposa di un pericolo di disastro: un confronto tra fattispecie</i> .....	126
<i>2.3. Il caso "Costa Concordia". Ricostruzione fattuale e sviluppo processuale</i> .....	130

	Pag.
<i>2.3.1. La definitiva declaratoria di responsabilità e il parziale riconoscimento dell'aggravante della colpa con previsione .....</i>	136
<i>2.3.2. Riflessioni circa l'omessa adeguata considerazione della cooperazione colposa e dell'incidenza di fattori organizzativi .....</i>	140
<i>2.4. Le fattispecie concernenti il disastro aviatorio .....</i>	150
<i>2.5. L'attentato alla sicurezza dei trasporti. Una residuale "norma di chiusura" idonea a esprimere una tutela penale rafforzata.....</i>	156

SEZIONE TERZA

CONTRAVVENZIONI E ILLECITI AMMINISTRATIVI

<i>1. Contravvenzioni marittime e aeronautiche: generalità.....</i>	161
<i>2. La normativa concernente la nautica diportistica.....</i>	165
<i>2.1. L'evoluzione della disciplina sanzionatoria anteriore al codice della nautica da diporto .....</i>	166
<i>2.2. L'attuale comparto sanzionatorio e l'esclusione del rapporto di sussidiarietà rispetto alle norme incriminatrici del Codice della navigazione .....</i>	170
<i>3. Le fonti regolamentari e le ordinanze di polizia marittima.....</i>	175

CAPITOLO QUARTO

PROFILI PENALI DEL DIRITTO INTERNAZIONALE  
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA  
ED ESIGENZE DI TUTELA  
AVVERSO LA COMMISSIONE DI FATTI ILLECITI

<i>Premessa. L'utilità di un "approccio integrato" .....</i>	182
--	-----

SEZIONE PRIMA

LA GIURISDIZIONE PENALE

DECLINATA NEL CONTESTO INTERNAZIONALE

<i>1. Il regime internazionale del mare: la storica contrapposizione tra dominium e imperium.....</i>	184
<i>2. L'unificazione del diritto marittimo: alla ricerca di un equilibrio giurisdizionale.....</i>	190

	Pag.
<i>3. Le prerogative dello Stato di bandiera: l'attribuzione della nazionalità (il principio di effettività al vaglio della giurisprudenza internazionale) .....</i>	196
<i>4. I doveri derivanti dalla giurisdizione della bandiera: protezione e disciplina della "comunità viaggiante" .....</i>	202
<i>5. Il regime di responsabilità penale nel caso "Enrica Lexie": la ricostruzione dei fatti.....</i>	206
<i>5.1. (segue) La contrapposizione tra Stato della bandiera e Stato costiero: problemi di giurisdizione e immunità funzionale .....</i>	214

## SEZIONE SECONDA

LA "DEFORMAZIONE" DEI TRADIZIONALI CRITERI DI GIURISDIZIONE  
PENALE NEL CONTESTO DELLA "SICUREZZA" MARITTIMA

<i>1. Tutela internazionale della navigazione ed esigenze di protezione avverso la commissione di fatti illeciti.....</i>	224
<i>2. Il contrasto alla pirateria .....</i>	227
<i>2.1. Le origini di un fenomeno e la sua diffusione.....</i>	228
<i>2.2. La disciplina penale prevista nel Codice della navigazione ....</i>	235
<i>2.3. Le fonti internazionali .....</i>	240
<i>2.4. Il principio della giurisdizione universale nella repressione della pirateria.....</i>	246
<i>2.5. Le "nuove" fattispecie di reato introdotte nell'ordinamento penale italiano per effetto della ratifica ed esecuzione della Convenzione di Roma del 1988.....</i>	252
<i>3. Significative eccezioni al principio della libera navigazione in alto mare e alla c.d. "giurisdizione esclusiva": il diritto di visita e il diritto di inseguimento.....</i>	256
<i>4. Alcune brevi considerazioni di "raccordo" .....</i>	263
<i>5. L'immigrazione via mare quale "banco di prova" della tenuta del sistema penale.....</i>	264
<i>5.1. La disciplina internazionale. Il soccorso in mare: da obbligo morale a dovere giuridico .....</i>	266
<i>5.2. La prassi italiana: i respingimenti verso la Libia e la tutela dei diritti fondamentali.....</i>	271

INDICE

	Pag.
5.3. <i>Il ruolo delle organizzazioni non governative</i> .....	276
5.4. <i>Soccorso legittimo, “autoria mediata” e riflessi in termini di giurisdizione penale</i> .....	286
5.5. <i>La tratta di persone versus il traffico di migranti</i> .....	290
5.6. <i>La normativa italiana di contrasto all’immigrazione clandestina: dai primi provvedimenti all’approvazione del Testo Unico ..</i>	296
5.7. (segue) <i>Dalla legge “Bossi-Fini” ai c.d. “pacchetti sicurezza”</i> .....	300
5.8. <i>L’attuale quadro normativo e il “decreto sicurezza-bis”</i> .....	310
5.9. <i>Quali approdi e quali prospettive?</i> .....	312
BIBLIOGRAFIA .....	317

## INTRODUZIONE

Lo studio sistematico del diritto penale della navigazione ha rappresentato una sfida indubbiamente ambiziosa, poiché tale settore disciplinare è stato oggetto di indagini circoscritte e frammentari cenni ricostruttivi e molti sono, tuttora, gli aspetti giuridici poco conosciuti o del tutto inesplorati. Rispetto alla molteplicità dei contributi offerti dagli studiosi sugli istituti di diritto civile ed amministrativo, la riflessione penale è stata immotivatamente trascurata e, conseguentemente, la produzione scientifica si è rivelata esigua, disorganica e poco aggiornata.

La dottrina, in particolare, si è arrestata alla disamina dei contenuti del Codice della navigazione, limitando il suo intervento a notazioni puramente esegetiche sulle principali disposizioni del *corpus* normativo e sulla loro opportuna collocazione all'interno della Parte III, ma non ha intrapreso l'opera volta a rielaborare criticamente il complesso dei principi del diritto penale della navigazione per fondare una tassonomia in grado di spiegare regole ed eccezioni.

Ciò rappresenta una evidente lacuna che corre l'obbligo di colmare, non soltanto per ragioni culturali, ma soprattutto per esigenze pratiche.

Le sollecitazioni provengono dalla prassi alla luce della mutata realtà socioeconomica e del costante incremento dei traffici, del palesarsi di antichi e nuovi fenomeni criminosi connessi alla navigazione che esigono una adeguata regolamentazione e dell'esponentiale sviluppo della giurisprudenza nazionale ed internazionale, chiamata a risolvere complesse vicende processuali che hanno destato notevole interesse nell'opinione pubblica.

L'indifferibile esigenza di "dare ordine" al comparto penale della navigazione si coglie, dunque, nell'attualità, ma per potersi concretizzare necessita del costante rimando storico e tale precisa consapevolezza ha orientato il metodo della ricerca.

Ampio spazio è stato riservato all'analisi delle più antiche fonti, che si sono rivelate realmente indispensabili per comprendere la specialità ed interdisciplinarietà della materia. Ciò ha permesso di cogliere la so-

stanziale permeabilità del diritto penale rispetto alle istanze proprie del diritto della navigazione e del diritto internazionale e, dunque, la “plurima valenza” delle norme penali della navigazione.

L’indagine, pur senza tralasciare il comparto aeronautico, ha riguardato precipuamente il diritto penale marittimo proprio in virtù della sua più risalente tradizione normativa, dalla quale traspare l’importanza della tutela accordata alle variabili endogene ed esogene della navigazione.

Come meglio si scorgerà all’interno del primo capitolo, attraverso l’elaborazione di peculiari figure delittuose, il diritto penale della navigazione ha inteso garantire, anzitutto, la proprietà del mezzo e del suo carico, la sicurezza dei traffici commerciali, la disciplina di bordo e la correttezza delle relazioni interpersonali; ma nei secoli si è imposta, altresì, l’esigenza di preservare l’incolumità delle persone dai pericoli, non solo immanenti al contesto ambientale, che possono coinvolgere la navigazione. Nel corso di quest’ultima convergono beni ed interessi di varia natura ed estrazione e non di rado le fattispecie preposte alla loro tutela si sono evolute in chiave plurioffensiva.

La ricognizione operata ha dimostrato che gli illeciti della navigazione marittima sono numerosi e multiformi. Alcune fattispecie si distinguono per l’assoluta originalità della tutela predisposta, altre per l’adeguamento di tipizzazioni già contemplate nella legislazione comune; talune spiccano per le finalità preventive o per l’inestricabile vincolo rispetto alla disciplina extrapenale; molte, infine, rilevano per l’incidenza della prassi applicativa o per l’intervento di significative riforme (non di rado orientate alla depenalizzazione).

Proprio nell’esplorare la disamina concernente le varie tipologie di reato afferenti alla navigazione si sono palesate le prime “criticità”, che hanno condotto a una serie di considerazioni di ordine più generale sulla sistematica della materia (raccolte nel secondo capitolo).

Nel raffronto con il diritto penale comune è emerso, ad esempio, che determinate classificazioni prodotte nel contesto della navigazione, seppur evocative di tradizionali categorie dogmatiche, esprimono un significato assai peculiare meritevole di approfondimento. Inoltre, alcuni istituti classici, calati nel comparto “speciale”, sostanziano significative



deroghe e taluni principi generali vanno necessariamente temperati rispetto all'eccezionalità di parte della disciplina.

Che il diritto penale della navigazione (marittima) rappresenti un sostanziale, necessario, "adattamento" dell'impostazione classica di parte generale alla specialità del contesto ambientale e all'esigenza di una tutela "rafforzata" è il risultato più evidente dello studio sistematico intrapreso.

Se è pur vero che all'interno della parte terza del Codice della navigazione si collocano le disposizioni penali generali che hanno sollevato i maggiori interrogativi, il vaglio di una materia tanto complessa, "dinamica" ed interdisciplinare non può essere relegato a speculazioni puramente teoriche. La sistematica dei principi non può prescindere dalla concreta applicabilità delle norme penali e deve necessariamente ancorarsi all'articolazione dei reati ed all'analisi dell'indispensabile apporto giurisprudenziale.

In quest'ottica si è inteso l'approfondimento contenuto nel terzo capitolo, dalla lettura del quale si avrà anche modo di comprendere che lo studio codicistico non esaurisce l'intero campo d'indagine.

Il diritto penale della navigazione, infatti, non risiede unicamente nel Codice della navigazione e nel codice penale, poiché esso si compone, altresì, della frammentaria normativa contenuta in leggi complementari e decreti, ma soprattutto in trattati e convenzioni che hanno assunto progressivo rilievo, atteso il respiro internazionale della materia.

E proprio tale ultimo profilo ha imposto una discettazione separata all'interno del quarto capitolo.

La necessità di proteggere gli interessi che la bandiera di una nave identifica ovunque si trovi in alto mare, l'espressione dello stretto legame intercorrente tra il mezzo e coloro che vi prestano servizio, il superamento di prerogative statali nel riconoscimento della giurisdizione penale o le forzature elaborate, per contro, a fine di legittimare la pretesa punitiva dell'ordinamento interno a fronte della commissione di taluni illeciti sono solo alcuni esempi che evidenziano gli ulteriori necessari "adattamenti", rispetto all'ordinario regime internazionale, che il diritto penale della navigazione ha imposto.

Ciò premesso, *de iure condendo*, si coglie la necessità di una “riletura” della parte III del Codice della navigazione in chiave ermeneutica attualizzante non solo in relazione alla disciplina penale comune, ma anche e soprattutto in rapporto alla consistente evoluzione che ha caratterizzato il diritto internazionale marittimo, segnatamente sotto il profilo repressivo. Il “diritto penale del mare” trova ormai la sua sede principale nelle fonti e nei principi del moderno diritto internazionale, che hanno l’indiscusso merito di costituire un faro per le scelte di politica criminale di ciascuno Stato che s’intenda liberale. Tuttavia, nella prassi, si riscontrano evidenti limiti nel recepimento di obiettivi e criteri dettati da convenzioni e direttive ed altrettanto problematica è parsa la collaborazione tra gli Stati nel prevenire fenomeni criminosi di stampo transnazionale, mentre è accertato l’esercizio ridotto della auspicata giurisdizione universale nell’azione di contrasto agli stessi.

Di tutto ciò si darà menzione nelle pagine che seguiranno nel tentativo di offrire, attraverso una lettura per quanto possibile organica e completa, un contributo allo studio del diritto penale marittimo.

Se compito ultimo della riflessione giuridica, per non risolversi in un esercizio sterile ed autoreferenziale, è quello di informare e guidare l’applicazione concreta, l’auspicio è che il presente lavoro possa assumere una qualche utilità e contribuire ad alimentare la discussione e l’indagine, anche nei suoi risvolti pratici, ponendosi come base per future e feconde notazioni.



## CAPITOLO PRIMO

# EVOLUZIONE STORICA DEL DIRITTO PENALE DELLA NAVIGAZIONE

*SOMMARIO: Premessa. Alle origini del diritto penale della navigazione. 1. Un contesto storico evolutivo: dalla tutela privata alle istanze pubblicistiche. 1.1. Il diritto penale marittimo nel periodo classico e post classico. 1.2. Il crollo dell'Impero romano e il diritto marittimo bizantino: evoluzione dello ius naufragii e profili sanzionatori. 2. Il diritto penale marittimo nel medioevo. 2.1. Le fonti statutarie italiane: autorità politica sul mare, disciplina della navigazione e pretesa punitiva. 2.2. Le raccolte di usi e consuetudini internazionali. Difformi presupposti politico-criminali del comparto sanzionatorio. 2.2.1. Il Libro del Consolato del Mare. 2.2.2. Le regole di Wisby e della Lega anseatica. 3. Il diritto penale marittimo nell'età moderna (dall'Ordinanza di Colbert alle più importanti codificazioni nazionali). La ricerca di una impostazione unitaria nell'inquadramento delle disposizioni penali. 4. Il Codice della navigazione del 1942: il valore dei principi ispiratori nel riconoscimento della materia penale.*

*Premessa. Alle origini del diritto penale della navigazione*

L'esistenza di un complesso organico di norme penali e processuali inerenti la materia della navigazione rispecchia una lunga tradizione legislativa che, in Italia, va dagli statuti marittimi medievali fino alla parte terza del Codice della navigazione del 1942, rubricata «Disposizioni penali e disciplinari». Nonostante ciò e malgrado la costante tendenza a sviscerare sotto il profilo sostanziale la complessa realtà nautica e aeronautica, il diritto penale della navigazione è un settore che non è stato oggetto di studio sistematico e che ha destato scarso interesse nella dottrina, fatta eccezione per alcune trattazioni, inserite in saggi e voci enciclopediche, su circoscritte questioni di particolare rilievo<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> F. SCHIAFFINO, *Diritto penale marittimo*, in *Enc. dir. pen. it.* (a cura di E. Pessina), XI, Milano, 1908, p. 409; E. SPASIANO, *Diritto penale della navigazione*, in *Enc. foren-*

L'assenza di una disamina più generale non si giustifica sulla scorta di una pretesa subordinazione della normativa penale nell'ambito del diritto della navigazione e, pertanto, rappresenta una pura anomalia, cui si cercherà, qui, di dare – per quanto possibile – soluzione.

A differenza di taluni comparti “speciali”, frutto di manifestazioni legislative frammentarie e occasionali, il diritto penale della navigazione si rivela un sistema unitario incentrato sulla costante riferibilità alla navigazione quale “fatto umano”<sup>2</sup>.

L'analisi storica che seguirà confermerà tale assunto, dimostrando, altresì, come le legislazioni antiche e moderne che si sono occupate di navigazione abbiano sovente sottratto la disciplina generale dei reati marittimi (estesa, poi, al ramo aeronautico) all'ordinamento penale comune. La *ratio* è da ravvisarsi nella peculiarità della materia, che postula una tutela rafforzata dei beni giuridici coinvolti in ragione del contesto ambientale in cui si esplicano le varie relazioni giuridiche e di fatto.

---

*se*, III, Milano, 1958, p. 239; D. VIDALI, *Diritto penale della navigazione*, in *Noviss. dig. it.*, V, Torino, 1960, p. 985; T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, in *Enc. dir.*, XXXVIII, Milano, 1987, p. 1193; M. VELLA, *Reati marittimi*, in *Nuovo dig. it.*, X, 1939, p. 1189; P.P. RIVELLO, *Ambito e connotazioni del diritto penale della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 1985, 1-2, pp. 3 e 262; ID., *Circostanze del reato nel diritto penale della navigazione*, in *Dig. disc. pen.*, II, Torino, 1988, p. 223; ID., *Diritto penale della navigazione*, in *Dig. disc. pen.*, IV, Torino, 1990, p. 76; ID., *Reati marittimi e aeronautici*, in *Dig. disc. pen.*, XI, Torino, 1996, p. 114; F. MORANDI, *Contravvenzioni marittime ed aeronautiche*, in *Enc. dir.*, Agg., II, Milano, 1998, p. 254; G. LEONE, *Considerazioni sulla sistemazione del diritto penale della navigazione*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, I, Roma, 1940, p. 115; ID., *Questioni in tema di diritto penale della navigazione*, *ibidem*, II, Roma, 1940, p. 433; ID., *Nuove questioni in tema di diritto penale della navigazione*, *ibidem*, III, Roma, 1941, p. 749; C. DE VINCENZIIS, *Problemi attuali del diritto penale della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 1961, III-IV, p. 501; ID., *Reati marittimi ed aeronautici*, in *Noviss. dig. it.*, XIV, Torino, 1967, p. 939; ID., *Contravvenzioni marittime ed aeronautiche*, in *Dig. disc. pen.*, III, Torino, 1989, p. 135; M. ROSELLA, *Pena (diritto penale della navigazione)*, in *Dig. disc. pen.*, IX, Torino, 1995, p. 416; C. ANGELONE, *Le pene accessorie nel diritto penale della navigazione*, in *Riv. pen.*, 1988, I, p. 10; A. CAGNAZZO, S. TOSCHEI, C. POZZI, *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino, 2012. Per un primo inquadramento sistematico si rinvia a S. CORRIERI, *Il sistema penale della navigazione. Marittima, interna ed aerea*, Roma, 2014.

<sup>2</sup> P.P. RIVELLO, *Ambito e connotazione del diritto penale della navigazione*, cit., p. 4.

Alcune fattispecie, del resto, si connotano in maniera spiccatamente originale: imporre l'osservanza di particolari obblighi in capo a coloro che esercitano la navigazione, sanzionandone l'inadempimento, o prevedere una rigida disciplina della vita di bordo e disporre adeguate misure atte a prevenire ogni possibile perturbazione, sono norme che tendono a impedire pericoli e danni legati intimamente ed esclusivamente alla navigazione. Distinte figure di reato, ugualmente presenti e altrettanto importanti, ricalcano, invece, quelle già contemplate nel codice Rocco (dal quale il Codice del 1942 mutua la suddivisione in classi secondo il criterio dell'oggettività giuridica), pur subendo un adattamento nella disciplina.

Al di là della tipologia di illecito, sta di fatto che norme penali ispirate alla tutela della navigazione si rinvengono in tutti gli ordinamenti degli Stati implicati nel commercio marittimo e persino quelli più risalenti hanno prodotto una grande quantità di fattispecie che, fatte salve le inevitabili modifiche del corrispondente regime sanzionatorio, hanno costituito (e continuano a rappresentare) il parametro antiggiuridico di riferimento per le moderne legislazioni.

Operare una disamina storica si rivela sempre utile, ma in questa sede quanto mai opportuno anche per poter, poi, tracciare una sistematica del diritto penale della navigazione, al fine di comprenderne principi ispiratori, caratteri distintivi, categorie dogmatiche, ambito di applicazione, regole ed eccezioni.

### *1. Un contesto storico evolutivo: dalla tutela privata alle istanze pubblicistiche*

L'indagine storica, necessaria per un'esatta comprensione di ogni settore normativo, consente di dimostrare che l'esistenza di disposizioni penali nella disciplina della navigazione esprime una precisa tendenza evolutiva legata al progressivo affermarsi di istanze pubblicistiche, susseguenti alla tutela privata.

Sin dalle epoche più remote, esigenze di certezza hanno indotto l'elaborazione normativa e il settore giuridico marittimo si connota per

l'alternanza di fonti consuetudinarie e legislative, originariamente di matrice privatistica.

Il più antico testo contenente norme marittime è il Codice di Hammurabi Re di Babilonia (XVIII sec. a.C.), una compilazione basata su leggi e consuetudini, in prevalenza sumere, che prevedeva unicamente disposizioni volte a regolare la costruzione di navi, l'ipotesi del danneggiamento e/o urto delle stesse, la responsabilità del noleggiante, la mercede dovuta all'equipaggio<sup>3</sup>.

Analogamente, nel periodo fenicio, non vi è traccia di un comparto penale marittimo, mentre viene privilegiata la regolamentazione di istituti giuridici di diritto privato come la vendita di nave, il noleggio, l'avaria comune<sup>4</sup>.

Quest'ultima, in particolare, riguardava i danni patiti a seguito di un atto volontariamente compiuto (il getto di beni dalla nave) per la salvezza di una spedizione marittima, in un frangente di comune pericolo non superabile con gli ordinari strumenti a disposizione. Essa si differenziava dai casi di c.d. "avaria particolare", ovvero di danno subito dalla nave o dalle merci caricate per qualunque altra causa (forza maggiore, caso fortuito, fatto umano ascrivibile a dolo o a colpa del vettore, del caricatore o di terzi, e via dicendo)<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Per un approfondimento si rinvia all'opera monografica di P. BONFANTE, *Le leggi di Hammurabi re di Babilonia*, Milano, 1903. Più nel dettaglio, E. PETENZI, *Il codice del Re di Babilonia Hammurabi e le antiche regole del trasporto*, in *Dir. trasporti*, 2, 2005, p. 525, M. TOCCI, *Sintesi storica delle fonti del diritto marittimo dell'antichità e del medio evo*, in *Dir. trasporti*, 2002, p. 349 ss.

<sup>4</sup> J. DAUVILLIER, *Le droit maritime phénicien*, in *Rev. inter. des. dr. de l'antiquité*, 1909, p. 33-63. L'Autore ha individuato e isolato nel Talmud di Gerusalemme e nel Talmud di Babilonia un cospicuo nucleo di regole giuridiche attribuibili alla legislazione marittima fenicia, in ragione delle vicende storiche degli ebrei i quali, non essendo marinai ma avendo relazioni commerciali nei porti fenici, avrebbero recepito nei testi talmudici quelle consuetudini tipiche della gente di mare. Nello stesso Talmud alcune regole sono riconosciute in modo esplicito e diretto "agli usi della gente di mare" in vigore nelle diverse città fenicie, in particolare Tiro e Sidone. Non è comunque possibile conoscere esattamente quando il getto delle merci si trasformò da atto istintivo e spontaneo a consolidata usanza avente connotazione giuridica.

<sup>5</sup> F.A. QUERCI, *Il diritto marittimo fenicio*, in *Riv. dir. nav.*, 1960, I, p. 411 ss. L'atto di avaria comune, quale lesione del diritto di proprietà, è stato legittimato nei tempi antichi, fino a ricollegarvi il sorgere di una obbligazione contrattuale contributiva: il

Se l'origine di tale disciplina risale diritto fenicio, il termine "avaria" fu coniato in epoca medievale, mentre nel diritto romano la denominazione fu desunta dal gesto tipico del "getto" (*iactus*). Al di là delle differenziazioni terminologiche, ciò che colpisce (e che si vedrà più approfonditamente nel prosieguo della trattazione) è che, nella sua evoluzione, il più antico e più caratteristico istituto del diritto marittimo ha mutato progressivamente la propria struttura giuridica, trascendendo la sfera privatistica per coinvolgere importanti interessi di natura pubblica, legati alla sicurezza della spedizione in mare, in grado di legittimarlo attenuandone le conseguenze<sup>6</sup>.

L'atto d'avaria viene oggi comunemente identificato come un atto lecito (dannoso): questa classificazione si basa sulla considerazione che in ambito penale la legge esclude l'esistenza stessa del reato allorché un fatto sia compiuto in presenza di una scriminante (nel caso di specie lo stato di necessità) e sul versante civile ne discende che tale fattispecie non darà luogo al risarcimento, ma al massimo, a un indennizzo.

---

danno, infatti, veniva ripartito proporzionalmente fra tutti i soggetti coinvolti nella spedizione (proprietario delle merci, della nave, armatore) e così sopportato nell'ottica del raggiungimento della salvezza comune (diversamente nel caso dell'avaria particolare i danni restano a carico del proprietario colpito dall'evento sfavorevole, il quale potrà essere risarcito solo se si sarà assicurato contro il rischio di tale avaria). Oggi la contribuzione delle avarie comuni è disciplinata, sotto ogni aspetto, dalle regole di York e Anversa, ovvero da un corpo di disposizioni elaborate in più riprese a partire dal 1860 (per una più ampia disamina v. R. LOBIANCO, *Le regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni*, Milano, 2009). Sotto altro profilo, per lungo tempo si è imposta l'esigenza di una valutazione collettiva sull'opportunità dell'atto d'avaria, con l'acquisizione necessaria del parere dell'equipaggio; ma, in seguito, tale prescrizione è stata superata e anche il vigente Codice della navigazione assegna al solo comandante il pieno potere di provvedere alla salvezza della spedizione (artt. 302 e 469 cod. nav.).

<sup>6</sup> A. ANTONINI, *Atto d'avaria comune e contribuzione alle avarie comuni dall'antico diritto di Rodii, al Libro del Consolato del Mare, all'età moderna*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità (Atti del convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medioevale. Napoli, 23-25 settembre 2004)*, Roma, 2006, p. 245 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *La contribuzione alle avarie comuni dal diritto romano all'ordinanza del 1681*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, I-II, p. 37; R. LOBIANCO, *Le regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni*, cit., p. 29.



Questo esempio conferma l'universalità e trasversalità di alcuni istituti del diritto della navigazione e, più in generale, la sua evoluzione da diritto privato e "domestico", legato a logiche di commercio e proprietà, a diritto pubblico e internazionale, votato alla regolamentazione uniforme dei traffici e alla sicurezza dei trasporti e delle persone.

Descriverne l'evoluzione storica non è semplice data l'esiguità di tracce scritte di epoca preromana, anche se alcune iscrizioni sono ugualmente giunte fino ai giorni nostri.

### *1.1. Il diritto penale marittimo nel periodo classico e post classico*

La navigazione fu attività primaria per gli antichi greci che senza dubbio influenzarono gli altri popoli del Mediterraneo e presso la Repubblica d'Atene la normazione marittima ebbe notevole rilievo.

Le prime disposizioni sanzionatorie risalgono proprio al periodo attico, durante il quale vennero puniti severamente la diserzione e le ruberie a bordo delle navi. Furono, inoltre, introdotte norme volte a contrastare atti di pirateria nei commerci marittimi e furti commessi approfittando delle condizioni di minorata difesa di una nave che avesse fatto naufragio<sup>7</sup>.

Fu, altresì, sanzionata penalmente l'imperizia dimostrata nell'arte nautica<sup>8</sup>, tanto che la legge contro i nocchieri di Salamina colpiva con l'interdizione perpetua dall'esercizio della professione i timonieri e gli altri preposti alla direzione di una nave se il naufragio era loro ascrivibile a titolo di colpa<sup>9</sup>.

Presso la Repubblica d'Atene emerge una circostanza significativa a livello processuale che conferma l'importanza della materia penale: le

<sup>7</sup> G.L. ANDRICH, *Naufragio*, in *Dig. it.*, XV, Torino, 1909, p. 1305.

<sup>8</sup> Una fonte attendibile è rappresentata da cinque orazioni pronunciate da Demostene davanti a tribunali ateniesi in cause commerciali (U.E. PAOLI, *Studi di diritto attico*, Firenze, 1930, p. 9), ma il testo più importante del diritto ellenico, incorporato nel diritto romano dai giureconsulti classici, è – come vedremo – la *Lex Rhodia* (475-479 a.C.), la prima raccolta di leggi e usi marittimi. Particolarmente rilevante per una ricognizione storica completa delle varie fonti classiche e medievali è la raccolta operata da J.M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, Parigi, 1827-1845 (qui citata dalla ristampa di sei volumi edita da Bottega d'Erasmus, Torino, 1968).

<sup>9</sup> M. VELLA, *Reati marittimi*, cit., 1189.

udienze delle cause venivano fissate nei mesi in cui la navigazione era interdotta (da ottobre ad aprile), per impedire che la partecipazione al processo ostacolasse le ordinarie attività in mare e la soluzione del caso giungeva in tempi rapidi, entro un mese dall'instaurazione del procedimento<sup>10</sup>.

In epoca romana la consuetudine diventa fonte principale del diritto e le norme marittime si caratterizzano per una sostanziale omogeneità, disciplinando in maniera organica e completa una pluralità di istituti giuridici pubblici e privati, compresa la menzionata "avaria comune"<sup>11</sup>.

La civiltà romana nasce come società agricola e si ritiene che i romani si siano interessati al commercio in mare e alla sua disciplina solo dopo la caduta di Cartagine (146 a.C.), tuttavia, con la successiva espansione dei traffici nel Mediterraneo si impose la necessità di regolamentare i più importanti aspetti della navigazione. Protesa verso la conquista dell'Oriente, Roma aveva stretto un'alleanza con Rodi, Stato greco fiorente nei commerci e popolo di celebri naviganti, che aveva raccolto e codificato i costumi e la prassi vigente all'epoca. Roma non ebbe, dunque, alcuna esitazione nell'adottare i precetti della legge di Rodi a integrazione dei primi editti emessi dai Pretori in materia, che prevedevano, tra l'altro, la diretta responsabilità degli armatori per i furti commessi dalla gente di mare impiegata sulle loro navi. Sin dal 55-51 a.C. sembra accertata l'applicazione dei dettami della *Lex Rhodia de iactu missilium* e con l'introduzione di questo corpo di norme relativo al getto di merci in mare (attuato per alleggerire la nave in caso di necessità) trovano ingresso nel sistema giuridico romano nuovi principi anche in merito all'evento di naufragio, che non rileva più in quanto tale, ma risulta connesso a posizioni soggettive meritevoli di tutela<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> J.M. PARDESSUS, *Législation maritime des Grecs, et principalement des Athéniens*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome I, cit., p. 50.

<sup>11</sup> D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965, p. 47 ss.

<sup>12</sup> All'interno della cospicua bibliografia riguardante la *Lex Rhodia* si segnalano le opere di M. VELLA, *Reati marittimi*, cit., p. 1189; F. DE MARTINO, *Note di diritto romano marittimo. Lex Rhodia*, I, in *Riv. dir. nav.*, 1937, I, p. 335 ss.; ID., *Note di diritto romano marittimo. Lex Rhodia*, II, in *Riv. dir. nav.*, 1938, I, p. 3 ss.; ID., *Note di diritto romano marittimo. Lex Rhodia*, III, in *Riv. dir. nav.*, 1938, I, p. 181; ID., *Lex Rhodia: note di diritto romano marittimo*, Roma, 1938; E. DI LAMPORO, *De lege rodia de iactu (14.2)*, in *Archivio Giuridico Serafini*, Pisa, XVII, 1881; E. SPASIANO, *Note di diritto*

Nel mondo antico si era già posto il problema del recupero dei resti della nave naufragata e gli usi prevedevano il c.d. diritto di naufragio (*ius naufragii*): in base all'esistenza o meno di una forte autorità locale, il relitto e i beni che la violenza dei marosi sospingeva sulle rive venivano sequestrati dallo Stato costiero o acquisiti da coloro che li rinvenivano<sup>13</sup>.

L'applicazione delle disposizioni della *Lex Rhodia*, per contro, portarono l'imperatore Antonino a vietare che gli agenti del fisco si impossessassero delle cose dei naufraghi e dai frammenti del Digesto possiamo dedurre la massima tutela accordata a tali beni, che non dovevano considerarsi abbandonati, al pari dei beni gettati in mare per alleggerire la nave coinvolta in tempesta<sup>14</sup>.

Conseguentemente, colui che si fosse impossessato di cose deposte sulla spiaggia in occasione di un naufragio, o che le avesse gravemente danneggiate, sarebbe stato punito severamente<sup>15</sup>.

*romano marittimo, Lex Rhodia*, in *Riv. dir. nav.*, 1938, I, p. 3; J.M. PARDESSUS, *De la Compilation connue sous le nom de Droit maritime des Rhodiens*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome I, cit., p. 209; P. HUVELIN, *Etudes d'Histoire du Droit Commercial Romain, Cap. IV "Loi Rhodia de Jactu"*, Paris, 1929, p. 184; F. WIEACKER, «*Iactus in tributum nave salva venit*» D. 14.2.4.pr. *Esegesi della «lex Rhodia de iactu»*, in *Nuova Riv. Dir. Comm. Dir. dell'Econ. Dir. Soc.*, 4, 1951, p. 287 ss.; K.M.T. ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea law*, IURA 25, 1974.

<sup>13</sup> Il diritto di naufragio si esercitava tanto sulla nave integra approdata in luoghi non consentiti, come sull'imbarcazione abbandonata dal suo equipaggio e dai passeggeri e lasciata in balia delle acque e dei venti e pure sullo scafo gettato dalla tempesta sulla costa o sommerso in pieno mare, e sui resti nautici raccolti in acqua o dal mare rigettati sulla riva (G. PURPURA, *Ius naufragii, sylai e lex Rhodia. Genesi delle consuetudini marittime e mediterranee*, in *Annali dell'Università di Palermo*, XLVII, 2002, p. 275).

<sup>14</sup> In epoca repubblicana un editto pretorile aveva assimilato il caso di naufragio a quelli di incendio e di rovina, riconoscendo al naufrago una ulteriore efficace tutela contro chi si fosse appropriato dei suoi beni (l'azione *in quadruplum* entro l'anno e successivamente *in simplum*).

<sup>15</sup> Nel titolo D. XLVII, 5, *furti adversus nautas, cauponas, stabularios* e nel titolo D. XLVII, 9, *de incendio, ruina, naufragio, rate nave expugnata* viene sottolineato come a tali «predatori» dovessero essere comminate pene più gravi rispetto a quelle previste in caso di furto (J.M. PARDESSUS, *Législation maritime des Romains*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome I, cit., p. 123). L'imperatore Antonino Pio stabilì, nei casi più gravi, la condanna ai lavori forzati nelle miniere

Il sistema giuridico romano, addirittura, riconobbe ai soccorritori il diritto a un compenso per l'opera prestata nel salvataggio dei beni: si trattava, in definitiva, di un corrispettivo versato a una organizzazione di palombari (c.d. *urinatores*) preposta al recupero delle cose naufragate<sup>16</sup>.

Scarse implicazioni giuridiche erano, invece, ricollegate all'aiuto alle persone coinvolte nel naufragio (in favore delle quali si dovevano tutt'al più esprimere sentimenti di ospitalità e carità)<sup>17</sup>, salvo il caso in cui un soggetto avesse impedito con la forza di prestare aiuto alla nave in pericolo (e a quanti, nella stessa, stavano per morire); condotta questa che poteva essere sanzionata con le pene previste dalla *Lex Cornelia de sicariis* (81 a.C.)<sup>18</sup>.

Da ultimo, ulteriori gravi sanzioni furono previste per coloro che avessero acceso fuochi, nottetempo, per ingannare i naviganti e far così incagliare le navi al fine di saccheggiarle<sup>19</sup> e precise disposizioni furono introdotte anche per reprimere gli attacchi dei pirati<sup>20</sup>.

---

e un senato consulto, di incerta data, estese ai colpevoli dei saccheggi in danno dei naufraghi le pene della *Lex Cornelia de sicariis* (J.M. PARDESSUS, *Législation maritime des Romains*, in Id., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome I, cit., p. 77).

<sup>16</sup> V. MOSCHETTI, *Naufragio*, in *Enc. dir.*, XXVII, 1977, p. 549.

<sup>17</sup> Nel mondo antico si svilupparono due opposte concezioni: una che considerava il naufrago un reietto da immolare agli dei marini o da assoggettare a schiavitù, come nell'Ifigenia in Tauride o nell'episodio omerico dei Lestrigoni; l'altra, riflessa dall'atteggiamento di Alcino, in base alla quale colui che era riuscito a sfuggire ai marosi andava aiutato e coperto di doni (J. ROUGE, *Le droit de naufrage et ses limitations en Méditerranée avant l'établissement de la domination de Rome*, Mélanges Piganiol., III, Paris, 1966, p. 1468).

<sup>18</sup> C. SEVERONI, *Il soccorso marittimo dalle origini all'età moderna*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità*, cit., p. 402 ss.

<sup>19</sup> P.P. RIVELLO, *Ambito e connotazioni del diritto penale della navigazione*, cit., p. 8.

<sup>20</sup> G. TEDESCHI, *Il diritto marittimo dei romani*, Montefiascone, 1899, p. 87.

È da rilevare, infine, come la Costituzione degli Imperatori Teodosio e Onorio sanzionasse con la pena capitale il fatto di insegnare al nemico l'arte di costruire le navi<sup>21</sup>.

L'epoca post classica segna l'evoluzione verso una maggiore protezione del soggetto soccorso in mare: nel *Corpus Iuris Civilis* è, finalmente, presente una importante trattazione generale in tema di naufragio, in cui viene ribadito il divieto di ingerenza del fisco sui beni del naufrago e disciplinata la procedura di denuncia dell'evento davanti al magistrato, con la relativa prova a mezzo di testimoni<sup>22</sup>.

### *1.2. Il crollo dell'Impero romano e il diritto marittimo bizantino: evoluzione dello ius naufragii e profili sanzionatori*

Con il crollo dell'Impero Romano si registra una crescente insicurezza nei mari e una corrispondente solidarietà a fronte dei pericoli della navigazione; in questo periodo la frammentazione politica ed economica si accompagna a una avversione verso lo straniero, visto alla stregua di un nemico, e anche il naufrago subisce la stessa sorte. Rivive lo *ius naufragii*, non solo presso le coste marittime ma anche lungo le rive dei fiumi; alle popolazioni e allo Stato è, dunque, consentito nuovamente di impossessarsi delle cose dei naufraghi, senza che questi possano rivendicare alcun diritto di proprietà<sup>23</sup>.

Sopravvenute le dominazioni barbariche vi è traccia di alcune disposizioni penali concernenti la materia marittima nella *Lex Burgundiorum* e nella *Lex Wisigothorum*. Nella prima raccolta legislativa viene sanzionata l'appropriazione di navi o scialuppe con pene diverse a seconda del fatto che l'autore del reato sia libero o schiavo (al primo veniva comminata una sanzione pecuniaria, al secondo cento colpi di bastone nel caso di appropriazione di scialuppa e duecento colpi nel caso di ap-

---

<sup>21</sup> Flavio Teodosio I (379-395 d.C.) e Flavio Onorio (395-423 d.C.). Cfr. M. VELLA, *Reati marittimi*, cit., p. 1189.

<sup>22</sup> V. SOLLAZZI, *Appunti di diritto romano marittimo. Su C. I, XI, 6, "De naufragiis"*, in *Riv. dir. nav.*, 1939, I, p. 253.

<sup>23</sup> C. SEVERONI, *Il soccorso marittimo dalle origini all'età moderna*, cit., p. 406.

propriazione di nave)<sup>24</sup>. Nella *Lex Wisigothorum* è, invece, previsto che colui che si approfitta di un naufragio per impadronirsi di oggetti altrui venga sanzionato con una pena pecuniaria pari al quadruplo del valore dell'oggetto stesso<sup>25</sup>.

Si assiste, dunque, al consolidarsi di un nuovo orientamento volto a tutelare il naufrago e le sue proprietà.

L'abolizione del "diritto di naufragio" si rinviene anche in un documento successivo, la *Pactio Siccardi* dell'836 d.C., stipulata tra Siccardo, duca di Benevento, e le città di Napoli, Amalfi e Sorrento, che imponeva che le cose appartenenti ai naufraghi fossero loro restituite.

Fra l'elaborazione del diritto romano giustiniano e la ricca legislazione statutaria si innesta il diritto marittimo bizantino, di carattere prevalentemente consuetudinario, che è stato nella massima parte consacrato nella c.d. "legge pseudo Rodia" (per distinguerla dalla predetta *Lex Rhodia de jactu*).

Il *Nomos Rhodion Nauticos* rappresenta il primo tentativo di codificazione che introduce precise nozioni sulla pratica marittima quotidiana; il testo raccolse gli usi marittimi che si erano stratificati nel Mediterraneo e venne utilizzato come manuale per l'esercizio negoziale, arbitrale e forense fino al tredicesimo secolo<sup>26</sup>. La "legge pseudo Rodia" si divide in due parti che sono precedute da un prologo; la prima parte comprende diciannove capitoli (che sono un rifacimento dell'antica *Lex Rhodia de jactu*); la seconda quarantasette (dedicati a svariati aspetti, tra i quali la partecipazione dell'equipaggio ai profitti marittimi, le norme vigenti sulla nave, la ripartizione delle responsabilità in caso di furto o danneggiamento del carico, la collisione con altre navi, il salvataggio inteso quale recupero di merci al largo)<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> J.M. PARDESSUS, *Législation maritime des Romains*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au VVIII siècle*, tome I, cit., p. 151.

<sup>25</sup> J.M. PARDESSUS, *Législation maritime des Romains*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au VVIII siècle*, tome I, cit., p. 152.

<sup>26</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XV ed., Milano, 2019, p. 18.

<sup>27</sup> N. MARVULLI, *Nómos Rodíon Nauticós*, in *Arch. Stor. Pugliese*, Bari, 16, 1963, p. 42 ss.

L'analisi dei materiali pervenuti evidenzia come la maggior parte degli istituti trattati sia di tipo civilistico; tuttavia, alcuni capitoli si riferiscono a questioni penali e di polizia marittima. Più nel dettaglio, vengono disciplinati il furto commesso dall'equipaggio di ancoraggi e di sartame della nave (corde, funi, cavi di sostegno degli alberi etc.), delle merci o degli effetti personali dei passeggeri e nel comparto sanzionatorio (oltre agli indennizzi e ai risarcimenti), sono incluse anche punizioni corporali come la tortura dei marinai responsabili<sup>28</sup>.

Il diritto bizantino conosciuto recepisce *in toto* il sistema giuridico romano giustiniano in tema di navigazione: per esempio, permane la regola per cui i beni gettati sono del proprietario, mentre chi si impossessa di cose naufragate è punibile per furto (non essendovi differenza alcuna se gli oggetti sono sottratti in mare o a riva) con l'obbligo di restituire, entro l'anno, il quadruplo e successivamente il *simplum*. Nei fatti, tuttavia, lo *ius naufragii* continua a essere applicato nei confronti degli stranieri, salvo che, in virtù di rapporti commerciali, vi sia un privilegio speciale diretto a garantirli contro l'esercizio di tale diritto<sup>29</sup>.

Contrariamente alle popolazioni del bacino del Mediterraneo, i Paesi del nord Europa esercitarono indifferentemente e con fermezza lo *ius naufragii*, arrivando a trarre in schiavitù il naufrago. In questa precisa area geografica non era giunta l'influenza della civiltà romana e l'artratezza culturale aveva pesato nella considerazione dello stesso naufrago, visto unicamente come l'occasione per spartirsi un bottino in modo legale<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> Da notare che solo nella raccolta dei Basilici – non reperibile integralmente nel suo testo originario – vi è menzione delle fattispecie di naufragio e saccheggio, oltre alla previsione della pena capitale per chi avesse insegnato a uno straniero l'arte di costruire navi (v. J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de l'Empire d'Orient*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome I, cit., p. 191). Per ulteriori riferimenti v. D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., p. 54.

<sup>29</sup> C. SEVERONI, *Il soccorso marittimo dalle origini all'età moderna*, cit., p. 408.

<sup>30</sup> G.L. ANDRICH, *Naufragio*, cit., p. 1317.

## 2. *Il diritto penale marittimo nel medioevo*

Nel medioevo il diritto penale marittimo cambia: non è più il diritto sistematico del periodo romano e bizantino, ma la sua genesi diviene schiettamente consuetudinaria. Gli usi si diversificano attraverso l'enucleazione e la diffusione di principi che la prassi spontaneamente instaurata ha elaborato nell'ambito del commercio.

L'attività commerciale è, dunque, centrale e nel secolo XIV si assiste alla c.d. "rivoluzione nautica del Medioevo", che determina un ulteriore, notevole, sviluppo di rotte e traffici nel Mediterraneo, grazie alle nuove tecnologie e metodiche della navigazione (bussola, carta nautica, portolani etc.)<sup>31</sup>.

I contatti tra Oriente e Occidente, che si erano già avuti prima della caduta dell'Impero Romano, si intensificano e i nuovi rapporti non trovano adeguata disciplina nelle norme codificate del diritto romano. Le consuetudini, invece, facilitano gli affari perché meglio si rapportano alle nuove esigenze mercantili internazionali.

Il diritto marittimo in quest'epoca presenta un carattere unitario, trasversale e autonomo e la relativa disciplina penale è costituita da un intreccio di consuetudini che vengono fatte osservare dalle prime magistrature mercantili e che verranno poi recepite negli statuti e nei trattati internazionali<sup>32</sup>.

### 2.1. *Le fonti statutarie italiane: autorità politica sul mare, disciplina della navigazione e pretesa punitiva*

Gli statuti comunali hanno retto la vita commerciale dei più prosperi e potenti Comuni d'Italia dal XII al XV secolo, costituendo un corpo di norme autonomo, all'origine del moderno diritto marittimo. La loro genesi è stata anticamente ricondotta all'opera delle corporazioni mari-

---

<sup>31</sup> S. CORRIERI, *Profili di storia del commercio marittimo e del diritto della navigazione nel Mediterraneo: dal periodo statutario all'era delle scoperte geografiche*, in G. CAMARDA, S. CORRIERI, T. SCOVAZZI, *La formazione del diritto marittimo nella prospettiva storica*, Milano, 2010, p. 8 ss.

<sup>32</sup> R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano, 1946, p. 89.



nare, ma importanti statuti marittimi sono sorti anche in Comuni in cui non si ha notizia di simili gilde (come Venezia, Amalfi e molte città della Puglia e della Sicilia). Pertanto, ivi, tali ordinamenti furono creati per merito degli stessi Comuni, i quali, consapevoli del fatto che la loro forza economica e politica derivava dal traffico marittimo, hanno curato la prassi che l'aveva favorito, consacrandola per iscritto<sup>33</sup>.

Le prime testimonianze sull'esistenza di consuetudini come fonti del diritto delle città marittime italiane si rinvencono nei *pacta*, accordi commerciali conclusi da Venezia con altre città nel secolo X. La Serenissima, in particolare, raggiunta una solida stabilità politica ed economica, ebbe nei confronti delle altre città costiere dell'Adriatico un'influenza determinante nel campo della produzione di norme giuridiche in materia marittima; in realtà, gli statuti veneziani, più che marittimi, potrebbero essere definiti come statuti delle navi e dei naviganti, in quanto tale diritto era volto a regolare il fatto tecnico del trasporto via mare delle merci e delle persone.

Gli statuti di Venezia affiancano e modificano gli *usus patriae* che avevano fino a quel momento regolato esclusivamente i rapporti giuridici dei veneziani e, nella gerarchia delle fonti, si pongono al primo posto, seguiti dalle delibere adottate dai *Consilia* e dalle magistrature veneziane, che esercitarono ampio potere normativo nel campo della navigazione<sup>34</sup>.

In generale vi è da dire che le fonti statutarie medievali sono numerosissime e trattano essenzialmente gli aspetti pubblicistici della navigazione e del commercio (dato che i rapporti privatistici trovano adeguata disciplina nel diritto marittimo romano, integrato dagli usi e consuetudini locali). Di seguito verrà fatta menzione solo delle fonti che, per le loro caratteristiche e per l'importanza storica che hanno avuto, risultano utili all'indagine sui profili penali.

---

<sup>33</sup> L. GRANATA, *Statuti comunali marittimi*, in *Nuovo dig. it.*, XII, 1940, p. 865. In proposito, per tutti, R. ZENO, *Documenti per la storia del diritto marittimo nei secoli XIII e XIV*, Torino, 1936.

<sup>34</sup> Per un approfondimento v. G. TELLARINI, *Il diritto marittimo dell'Adriatico nel quadro della strategia navale della Serenissima Repubblica di Venezia dal XIII al XVI secolo*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità*, cit., p. 139 ss.

Orbene, per quanto riguarda la Penisola, interessanti disposizioni sanzionatorie sono contenute nella Promissione del Maleficio del 1232, uno statuto criminale riguardante la Repubblica di Venezia: al suo interno si rinviene una norma, che verrà ripresa in molti altri ordinamenti, che autorizzava il proprietario della nave – in caso di tentativo di diserzione – a trattenere coattivamente a bordo il membro dell’equipaggio<sup>35</sup>.

Anche Genova emanò norme penali relative alla navigazione e le più importanti sono contenute negli Statuti di Gazaria (*Officium Gazariae*): si tratta di una raccolta del 1441 che riordina e unifica i vari statuti emessi da una magistratura collegiale speciale al fine di tutelare la navigazione diretta verso le colonie orientali e in particolare nel Mar Nero. La colonia più importante era la Crimea – detta Gazaria – da cui deriva il nome della raccolta, che comprendeva sette libri<sup>36</sup>. All’interno del VI libro molti erano i reati commessi dall’equipaggio che venivano gravemente sanzionati (anche con la pena capitale), come la disobbedienza, la discesa in terra non autorizzata, la rissa fra marinai, l’ingiuria, la violenza, la congiura, la cospirazione ai danni del comandante. Anche il «padrone» – inteso quale comandante e proprietario del mezzo – poteva incorrere in sanzioni per lo stivaggio non a norma di merci o per l’uscita della nave dal porto con equipaggio non sufficiente<sup>37</sup>.

Molto interessanti sono anche gli Statuti di Ancona del 1397, in cui erano previste sanzioni pecuniarie in caso di diserzione, vendita di navi a stranieri, getto di zavorra nel porto della città, stivaggio di merce sopra coperta. Pene assai più severe venivano comminate nel caso di ab-

---

<sup>35</sup> J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de Venise et des pays maritimes appartenant à l’Autriche*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome V, cit., p. 19; D. VIDALI, *Diserzione (dir. pen. nav.)*, in *Noviss. dig. it.*, V, 1960, p. 1119.

<sup>36</sup> J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de la République de Gênes*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome IV, cit., p. 419.

<sup>37</sup> J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de la République de Gênes*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome IV, cit., p. 419. Da notare che tra la fine del 1500 e l’inizio del 1600, sempre a Genova, vengono emanate delle leggi che attribuivano la giurisdizione in materia criminale ai magistrati detti “Conservatori del mare” (M. VELLA, *Reati marittimi*, cit., p. 1193; P.P. RIVELLO, *Diritto penale della navigazione*, cit., p. 79).

bandono nave durante un naufragio, quali il taglio della mano destra e l'esilio perpetuo dalla città<sup>38</sup>.

Altrettanto rilevanti sono gli Statuti di Sassari del 1316, nei quali, oltre a diverse ipotesi contravvenzionali punite con l'ammenda, veniva prevista la pena di morte per impiccagione e la confisca dei beni a carico dei responsabili di atti di omicidio, pirateria, furto e rapina a bordo delle navi<sup>39</sup>. Degno di nota è anche un precetto tratto dallo Statuto di Rimini del 1303, che sanciva, sanzionandolo, il dovere di soccorso nei confronti di una nave in pericolo, salvo che l'intervento esponesse a rischio eccessivo lo stesso soccorritore<sup>40</sup>.

Si può invece sorvolare su altri importanti ordinamenti (Statuti di Trani, Bari, Amalfi, Pisa, Firenze) che, avendo prevalenti contenuti di diritto privato e amministrativo, non si occupano dell'ipotesi del naufragio e contemplan solo rare ipotesi contravvenzionali<sup>41</sup>.

Nonostante la previsione di specifiche sanzioni, anche corporali, per arginare la piaga delle ruberie effettuate sfruttando il naufragio altrui, queste continuano a essere praticate e lo Stato pontificio intervenne promulgando una serie di bolle papali; già il Concilio Lateranense I del 1110 aveva affermato l'iniquità del costume di depredare i naufraghi, ma la norma fondamentale di condanna del diritto di saccheggio connesso al naufragio è contenuta nella raccolta delle decretali di Gregorio IX e riporta il pensiero del Concilio Lateranense III del 1179:

Illi etiam qui christianos naufragio patientes quibus secundum regulam fidei auxilio esse tenetur damnata cupiditate spoliant rebus suis, nisi ablata reddiderint, excommunicationi se noverint subiaccere<sup>42</sup>.

---

<sup>38</sup> M. VELLA, *Reati marittimi*, cit., p. 1192; L. GRANATA, *Statuti di Ancona*, in *Nuovo Dig. it.*, XII, 1940, p. 867.

<sup>39</sup> J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de la Sardaigne*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, vol. V, cit., p. 281.

<sup>40</sup> J.M. PARDESSUS, *Législation maritime des Romains*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome I, cit., p. 113.

<sup>41</sup> D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., p. 60; M. VELLA, *Reati marittimi*, cit., p. 1192.

<sup>42</sup> D. SCHIAPPOLI, *Il Ius Naufragii secondo il diritto della Chiesa*, in *Riv. dir. nav.*, 1938, I, p. 144 ss. L'Autore ritiene che non essendovi accenno di distinzione nel testo,

Il divieto di occupazione dei beni dei naufraghi nei lidi e nelle terre assoggettate alla Chiesa romana verrà confermato nella bolla *Romanus pontifex* di Papa Giulio II del 1509: il Pontefice ribadirà il diritto dei legittimi proprietari di rivendicare le cose gettate in mare e di recuperare quanto perduto durante il naufragio, mentre colui che illegittimamente si sia appropriato delle stesse, se colto in flagrante, sarà considerato ladro di strada, sanzionabile con le pene previste dalle leggi civili e canoniche, cui si aggiungerà la confisca di tutti i suoi beni e diritti ad opera della Camera apostolica. La bolla di Papa Giulio II conterrà, altresì, delle speciali indulgenze verso tutti i cristiani che abbiano cooperato apportando aiuto alle vittime di un naufragio, o tentando di recuperare le cose naufragate<sup>43</sup>.

Di analogo tenore sarà la successiva bolla di Pio V *Cum nobis* del 1566: in essa si consolida il diritto dei naufraghi a vedersi restituire le cose perdute durante il naufragio e viene preposto un commissario *ad hoc* per il recupero dei beni, sancendo il divieto per i ritrovatori di disporne senza il beneplacito di quest'ultimo. La ricompensa per chi ha soccorso i naufraghi cristiani è rappresentata da indulgenze, mentre colui che non ha prestato aiuto sarà costretto a pagare un risarcimento pari al valore dei beni inabissati<sup>44</sup>.

Il fatto che la Chiesa romana intervenga, per la prima volta, nel disciplinare puntualmente le conseguenze di un naufragio è particolarmente significativo: da un lato, ciò rappresenta la vocazione universale del diritto marittimo o perlomeno dei suoi più importanti istituti, che meritano una regolamentazione uniforme; dall'altro, manifesta l'esi-

---

la scomunica fosse diretta verso qualsiasi soggetto, non solo privato ma anche rivestito di pubblica autorità che pretendesse di esercitare il diritto di naufragio. Il delitto, che avveniva *damnata cupiditate*, non portava all'applicazione della pena solamente in caso di restituzione delle cose sottratte. La pena era, tuttavia, irrogata nella sola ipotesi in cui il reo fosse cristiano. Il principio, contenuto nelle parole *quibus secundum regulam fidei auxilio esse tenetur* rispondeva al canone di mutua assistenza e ausilio cristiano, cui non era lecito contravvenire. Diretto corollario della affermazione pontificia era che il naufrago non perdeva la proprietà delle sue cose, mentre l'inventore non poteva farle proprie. Il disposto, in ogni caso, essendo redatto in termini generali sembra riferito a ogni mare in cui fosse avvenuto il sinistro, e non solo ai mari soggetti al dominio papale.

<sup>43</sup> C. SEVERONI, *Il soccorso marittimo dalle origini all'età moderna*, cit., p. 416.

<sup>44</sup> C. SEVERONI, *Il soccorso marittimo dalle origini all'età moderna*, cit., p. 416.

genza di assicurare una tutela *erga omnes* per le vittime del disastro. La Santa Sede è l'unica in grado di porre norme criminali valevoli al di là dei confini incerti delle locali autorità pubbliche; non a caso, malgrado l'autorevolezza e il prestigio degli statuti marittimi italiani, nessuno di essi divenne legge generale della navigazione e alla fine del medioevo il diritto europeo fu dominato da due ulteriori, grandi, raccolte di usi: il Libro del Consolato del Mare nel Mediterraneo e le Regole di *Wisby* lungo le coste dell'Adriatico e nel Mare del Nord.

## 2.2. *Le raccolte di usi e consuetudini internazionali. Difformi presupposti politico-criminali del comparto sanzionatorio*

L'intensificarsi dei traffici marittimi nel medioevo incoraggia la raccolta di usi e consuetudini dando vita a un autonomo diritto universale in cui spiccano le regole riguardanti la nave, le vicende contrattuali e i principali istituti di diritto privato, la vita di bordo e l'esercizio della navigazione.

Come visto, la fonte consuetudinaria si rivela lo strumento più adatto a garantire la circolazione, anche sovranazionale, di tali raccolte, che verranno condivise e applicate da molteplici realtà politico-geografiche.

Lungo le coste francesi dell'Atlantico, nel XII secolo, si forma una giurisprudenza le cui massime sono contenute nei *Ròles de Oléron* che esercitarono una notevole influenza sulla legislazione del Mare del Nord (Inghilterra inclusa) e del Baltico; tuttavia, furono Le Regole di *Wisby* e i dettami della Lega anseatica a venire recepiti negli ordinamenti dei Paesi scandinavi, contrapponendosi alla tradizione mediterranea, consacrata nel Consolato del Mare.

Indubitabile è l'esistenza di una spiccata differenziazione, sotto il profilo sanzionatorio, tra le due principali correnti normative vigenti in epoca medievale: il Consolato, infatti, si caratterizzava per una maggiore umanità delle pene, prevedendo il pagamento di ammende e nei casi più gravi la reclusione, mentre la legislazione della Lega contemplava per molte delle fattispecie la pena di morte.

Punto di incontro fra il diritto nordico e quello mediterraneo fu rappresentato dal *Guidon de la mer*, raccolta che costituisce il precedente più immediato della successiva codificazione francese e che evidenzia

la tendenza all'uniformità della normazione spontanea in termini più universalistici che oggi definiremmo di 'globalizzazione'.

### 2.2.1. *Il Libro del Consolato del Mare*

Il Libro del Consolato del Mare è noto per essere uno dei maggiori scritti giuridici prodotti in epoca medievale; si tratta di una raccolta anonima di costumi marittimi del bacino del Mediterraneo, redatta in Catalogna nella seconda metà del secolo XIV e adottata dai c.d. «Consoli del mare»<sup>45</sup>. L'opera ebbe una rapida e ampia diffusione e divenne il codice di riferimento per il diritto marittimo prevalendo sulle fonti normative dell'epoca. Questa raccolta, quanto a vastità e completezza, può considerarsi seconda solo al *Corpus Iuris Civilis* giustiniano ed ha regolato per secoli i rapporti tra armatori, comandanti, marinai e bassa manovalanza, fino a essere considerata una *universalis consuetudo*, accettata e osservata dai paesi marinari commercialmente più evoluti in Europa<sup>46</sup>.

---

<sup>45</sup> I Consoli del mare, eletti dalla corporazione e localizzati nelle principali città marinare del Mediterraneo, costituivano una giurisdizione speciale che decideva celermente sulla base di statuti, buoni usi ed equità (R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, cit., p. 193 ss.; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., p. 55).

<sup>46</sup> M. CHIAUDANO, *Consolato del mare (Libro del)*, in *Noviss. dig. it.*, vol. IV, 1959, p. 234 ss. L'Autore evidenzia come il Libro del Consolato del Mare fosse presumibilmente opera di un curiale, che raccolse sistematicamente gli usi osservati dalle genti del mare tra i porti mediterranei di Spagna, Francia e Italia. Di tale raccolta si conoscono sette esemplari manoscritti, di cui quattro conservati in Spagna, due in Francia e uno in Italia, presso la Biblioteca Universitaria di Cagliari. Le edizioni a stampa sono venticinque, quasi tutte italiane del secolo VX e diffuse soprattutto nelle Repubbliche marinare. Esistono quattro traduzioni in francese, due in inglese, una in olandese e una in tedesco, che testimoniano la sua diffusione internazionale.

La bibliografia italiana disponibile sul "Consolato del mare" comprende G. SALVIOLI, *Consolato del Mare*, in *Nuovo dig. it.*, III, 1937; O. SCIOLLA, *Dell'edizione principe del Consolato del Mare*, in *Atti delle manifestazioni culturali pro Tabula d'Amalphi*, Napoli, 1934; A. SOLMI, *Un falso documento relativo al Consolato del mare*, Cagliari, 1912; S. CORRIERI, *Il Consolato del mare: la tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo attraverso un'edizione italiana del 1584 del testo originale catalano del 1484*, Roma, 2005; ID., *Libro del Consolato del mare: alla riscoperta di un monumento di*

L'obiettivo dichiarato del Libro è quello di armonizzare e coordinare le varie fonti statutarie e consuetudinarie vigenti nel Mediterraneo, dando vita a un corpo di regole rispondente alle esigenze di certezza nelle relazioni commerciali, per ragioni di convenienza e opportunità<sup>47</sup>.

Il testo più completo si compone di duecentottantasette capitoli: i primi quarantacinque trattano della giurisdizione e della procedura in materia marittima, mentre la parte sostanziale (denominata "buoni usi del mare"), pur non essendo norma positiva, include le regole sui rapporti privatistici, anche nell'ambito dell'attività corsara<sup>48</sup>, oltre ad alcune ordinanze sulle assicurazioni. L'ultima edizione comprende, altresì,

---

*diritto marittimo*, Roma, 2003. Si segnala, altresì, l'intera parte terza del volume P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità*, cit., p. 213 ss.

<sup>47</sup> S. CORRIERI, *Profili di storia del commercio marittimo e del diritto della navigazione nel Mediterraneo*, cit., p. 36.

<sup>48</sup> La c.d. "corsa" o "guerra di corsa" si sostanziava in attività di depredazione armata contro navi di Stati nemici, svolte da privati autorizzati dai governi di appartenenza a mezzo delle c.d. *lettere di marca* o *patenti di corsa*. Dalle regole del Libro si deduce che l'operazione veniva condotta mediante spedizioni di un gruppo di navi agli ordini di un ammiraglio. In seguito l'esercizio della corsa venne legittimato anche per difendere la cristianità dalla minaccia degli infedeli mussulmani e fra i più noti corsari cristiani vanno menzionati i due ordini cavallereschi e marinari dei Cavalieri di Malta e dei Cavalieri di Santo Stefano (questi ultimi con sede a Pisa e Livorno). L'Ordine di Malta, in particolare, aveva emanato una precisa legislazione per regolare l'esercizio dell'attività corsara e nel 1605 istituì il Tribunale degli Armamenti. Chi intendeva «andare in corso» doveva chiedere la patente, ma prima di concederla le autorità esaminavano con cura lo stato della nave – solidità strutturale, adeguatezza dell'equipaggio e dell'armamento – e valutavano l'abilità del capitano. La patente, che aveva validità per uno o più anni, indicava con precisione l'area geografica in cui il corsaro era libero di agire e le navi contro le quali poteva operare. Gli stessi cavalieri dell'Ordine potevano essere autorizzati a esercitare a titolo personale attività corsara; essi richiedevano e ottenevano lettere di autorizzazione come i privati, ma avevano diritto soltanto a un quarto del bottino, mentre il resto spettava al governo (S. BONO, *Malta e Venezia tra corsari e schiavi. Sec. XVI-XVIII*, in *Mediterranea. Ricerche storiche*, III, 2006, p. 213 ss. Circa l'evoluzione storica del fenomeno della guerra di corsa v. G. TELLARINI, *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, Roma, 2012, p. 48 ss.).

il *Portolano del mare*, un testo di carattere pratico che offre ai naviganti tutte le notizie utili per l'esercizio sicuro della navigazione<sup>49</sup>.

All'interno del Libro, come accennato, vengono disciplinati tutti gli istituti del diritto marittimo privato: costruzione, proprietà, vendita e noleggio della nave; diritti e obbligazioni delle persone coinvolte nella gestione del bastimento e degli scambi commerciali. Vengono, inoltre, previste le ipotesi di avaria comune, di getto delle merci in caso di sinistro e di naufragio.

---

<sup>49</sup> Il termine «portolano» deriva dal latino “portus” e, in origine, indicava una sorta di mappa dotata di una ricca toponomastica dei porti costieri individuati con direzioni e distanze. In seguito è divenuto un vero e proprio manuale per la navigazione costiera: in definitiva, una raccolta di istruzioni scritte con l'indicazione delle caratteristiche nautiche, idrografiche, meteorologiche delle coste e dei porti di un determinato tratto di mare. I portolani, risalenti al Medioevo, discendevano direttamente dai *peripli* di origine greca e latina, ossia i resoconti di viaggi, o celebrazioni cortigiane delle gesta di condottieri o imperatori. Il più antico portolano noto finora, che testimonia una perfetta conoscenza del bacino del Mediterraneo, è il «Compasso da navigare», testo anonimo italiano, redatto in una lingua molto vicina al volgare toscano, ritrovato nel Codice Hamilton, conservato nella Biblioteca di Stato di Berlino e andato purtroppo distrutto nel corso della Seconda Guerra Mondiale. La sua prima stesura è da ascrivere alla metà del duecento (nell'ultima parte è riportata la data del 1296) e la sua pubblicazione è stata curata dallo storico medievalista Bacchisio R. Motzo (B.R. MOTZO, *Il Compasso da Navigare. Opera italiana della metà del secolo XIII*, in *Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Cagliari*, vol. VIII, Cagliari, 1947).

Altra grande protagonista della navigazione medievale è la Carta nautica a rombi di vento: la più risalente Carta conosciuta è la Carta Pisana, anonima e non datata (anche se successivi studi collocano la sua stesura intorno al 1275), che è stata conservata a Pisa e, in seguito, presso la Biblioteca Nazionale di Parigi. Altro importante cimelio è la Carta Cortonese, anch'essa anonima e non datata (anche se si ritiene essere coeva della Pisana), che si connota nell'offrire un itinerario terrestre accanto a quello marittimo; particolarmente interessante è anche la carta nautica del 1311 (conservata presso l'Archivio di Stato di Firenze) firmata dal suo autore, Pietro Vesconte, un cartografo genovese che ha lavorato per la Repubblica di Venezia e che è stato il primo autore di atlanti (per una descrizione più dettagliata dei contenuti di tutti i documenti citati si rinvia a S. CONTI, *Portolani e cartografia nautica nel Medioevo mediterraneo*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità*, cit., p. 69-80).



Alcuni capitoli descrivono nel dettaglio i rapporti tra i soggetti che si trovano a bordo dell'imbarcazione e contengono importanti previsioni sanzionatorie per la violazione dei reciproci doveri comportamentali.

Occorre premettere che l'intero equipaggio si sostanzia in una "forza lavoro" ed è composto da figure fungibili, prive di formazione professionale, tranne il nocchiere, lo scrivano, il pennese e il marinaio di prora<sup>50</sup>.

Con riguardo agli obblighi posti in capo al marinaio, egli si impegna in un giuramento di fedeltà al *dominus* da cui discendono i doveri di subordinazione e obbedienza (cap. 159-162): egli deve vivere a bordo, non allontanarsi dalla nave, collaborare con gli altri nella pacifica convivenza, non rubare. Nel caso in cui un marinaio commetta un furto il comandante può metterlo ai ferri e tenerlo prigioniero per tutto il viaggio per poi consegnarlo alla giustizia. Specifiche disposizioni regolano l'abbandono nave: l'allontanamento, se episodico e di breve durata, comporta per il marinaio l'obbligo di risarcire eventuali danni causati dall'assenza; ma in caso di mancato pagamento l'autore può essere imprigionato fino all'avvenuto saldo del debito. Anche laddove si verifichi una vera e propria diserzione o l'impiego di armi contro il comandante viene disposta la reclusione.

La privazione del vitto non può integrare una sanzione; al contrario, gettare o rifiutare il cibo è un grave atto di insubordinazione e di offesa alla comunità (cap. 165). La soggezione al *dominus* è assoluta e l'obbedienza è ripagata dal dovere di protezione che quest'ultimo deve assicurare avverso i pericoli legati alla spedizione (*in primis* il dilagare della pirateria). Il "padron di nave o navilio" è il capo della spedizione, il garante dei diritti dell'equipaggio, dal quale riceve il menzionato giuramento di fedeltà, ed egli riunisce in sé le funzioni di proprietario, armatore, vettore e comandante<sup>51</sup>.

---

<sup>50</sup> Lo scrivano, in particolare, è il notaio della nave: le sue attestazioni sono documenti fidefacenti che daranno origine a titoli di credito (es. polizza di carico) e le sue responsabilità possono comportare pene gravissime (S. CORRIERI, *Profili di storia del commercio marittimo e del diritto della navigazione nel Mediterraneo*, cit., p. 41).

<sup>51</sup> J.M. PARDESSUS, *Compilation connue sous le nom de Consulat de la mer*, in *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome II, cit., p. 289; M. VELLA, *Reati marittimi*, cit., p. 1190.

L'esercizio della navigazione medievale riserva una serie infinita di imprevisti e la rilevanza giuridica di un "accidente" si riflette nel danno economico che coinvolge la nave, le persone o i beni trasportati. Il rischio nautico identifica l'esposizione continua al pericolo lungo la rotta (quando un qualsiasi evento straordinario può trasformarsi in pregiudizio economico) e va affrontato operando con la massima perizia marinai, che nel Libro, tuttavia, non viene puntualmente descritta.

L'incidenza dei fattori meteo marini è predominante e il maltempo, citato con frequenza nel Libro, ha natura eccezionale, integrando gli estremi della forza maggiore, capace di provocare gravi danni, financo la perdita della nave. Il naufragio, quale evento finale, annulla lo *status* dell'imbarcazione e impone una disciplina di quanto ne rimane (*relictum*), pertanto, l'argomento dei relitti ha particolare rilevanza e il Libro si sofferma diffusamente sulle situazioni patrimoniale che si vengono a creare in capo a chi perde e a chi trova i beni<sup>52</sup>.

Nel corso della navigazione altro fenomeno onnipresente è quello della depredazione, che nel Libro viene equiparata all'«accidente» della navigazione idoneo a provocare danni.

L'interesse del predatore è la merce, bottino facilmente monetizzabile quale danno economico; la vita delle persone è aspetto secondario, salvo che si tratti di scontro armato o di sequestro di persone. Nel caso in cui si decida di anticipare una probabile predazione è consentito l'attacco difensivo contro il nemico e ogni responsabilità circa l'azione intrapresa ricade sul *dominus*, che potrà comunque provare, a propria difesa, la perdita della capacità di manovra della nave (fatto assimilabile alla forza maggiore)<sup>53</sup>.

Nei casi di depredazione la natura e l'intensità dell'aggressione si diversificano in relazione alla qualità del soggetto agente: se pirata o corsaro<sup>54</sup>. All'interno del Libro del Consolato si può, dunque, distingue-

---

<sup>52</sup> S. CORRIERI, *Profili di storia del commercio marittimo e del diritto della navigazione nel Mediterraneo*, cit., pp. 10 e 48-49.

<sup>53</sup> S. CORRIERI, *Profili di storia del commercio marittimo e del diritto della navigazione nel Mediterraneo*, cit., p. 51.

<sup>54</sup> «Corsaro» è colui che opera con l'autorizzazione o addirittura in nome e per conto di uno Stato, svolgendo perciò un'attività del tutto legale, sotto il profilo non solo del diritto interno, ma anche di quello internazionale. «Pirata» è, invece, colui che esercita

re la depredazione quale vera e propria attività criminosa, dal suo esercizio legittimo mediante la “corsa”<sup>55</sup>.

La pirateria comunemente intesa rappresenta una degenerazione di atti di depredazione armata originariamente autorizzati dal governo di appartenenza contro navi nemiche<sup>56</sup>. Il corsaro dovrebbe agire solo in tempo di guerra e contro il nemico dello Stato, ma così non è, poiché attraverso i documenti che risalgono ai secoli XII e XIII si scorge un’altra specie di corsa, quella che si esercita, anche in tempo di pace, dai privati che hanno ottenuto dai rispettivi governi la licenza di correre contro navi di un determinato Paese che abbia recato loro offesa o danno. Questa corsa, detta di “rappresaglia”, è frequentissima in tutto il Mediterraneo a partire dal secolo XII, tanto che gli statuti e gli ordinamenti del mare stabiliscono che i corsari che vogliono armare per vendicare offese private debbano fare un deposito di garanzia e giurare di non offendere altri, all’infuori dei cittadini specificamente nominati.

All’interno della raccolta di consuetudini degne di nota sono, infine, le sanzioni comminabili nel caso in cui una spedizione simuli un soccorso volontario a una nave catturata.

---

la stessa attività del corsaro – assaltare navi e catturare uomini e merci – senza autorizzazione, senza osservare alcuna norma né rispettare limitazioni; il pirata è, dunque, letteralmente un “fuorilegge”. Da notare che un corsaro, legittimato dalla “patente” di corsa (ricevuta in base a precise condizioni) poteva occasionalmente infrangere i limiti prescritti alla sua attività e diventare così un pirata. Per contro un pirata poteva, a un certo punto della sua carriera, regolarizzare la sua posizione, più facilmente presso uno Stato diverso da quello sotto il quale aveva operato come fuorilegge, e diventare un regolare corsaro (sulla differenza tra pirateria e corsa cfr. C.M. MOSCHETTI, *Pirateria (storia)*, in *Enc. dir.*, XXXIII, Varese, 1983, p. 873 ss.; A. GIANNINI, *Corsa marittima*, in *Enc. dir.*, X, Varese, 1962, p. 770 ss. In merito agli usi della guerra corsara v. S. BONO, *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, 2019).

<sup>55</sup> Da segnalare che anche sulla nave corsara il vincolo gerarchico si basa sul giuramento di fedeltà, la cui violazione viene sanzionata con la pena capitale, in quanto il rapporto, basato sulla fiducia e connotato dal rischio per la vita, è più stretto rispetto a quello esistente sulle navi commerciali (cap. 22). Nomine o promozioni delle figure apicali devono essere imparziali, perché fondate su un vincolo di natura morale e obblighi di correttezza ed equità sono imposti all’equipaggio.

<sup>56</sup> Per una più ampia disamina v. G. TELLARINI, *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, cit., p. 46 ss.

L'operazione volta a riacquistare il possesso della nave e della merce assume la fisionomia del soccorso o del ritrovamento di relitti, con conseguente obbligo di pagare un compenso ai liberatori o recuperatori. Orbene, l'insistenza del Libro sui principi di onestà, buona fede ed equità dimostra che il miraggio di potersi appropriare di beni in mare sia diffuso, vista la concreta possibilità di un lauto guadagno e, pertanto, il capitolo 287 censura le spedizioni simulate, finalizzate all'acquisizione illecita di capitali<sup>57</sup>.

### 2.2.2. *Le regole di Wisby e della Lega anseatica*

La compilazione Diritto supremo marittimo di *Wisby* (*Wisbysches Seerecht*) è considerata il più antico documento di diritto marittimo del Medioevo e rappresenta una raccolta di consuetudini proprie dei commerci del mare del Nord (Fiandre, Olanda, Inghilterra), che fu recepita nei principali paesi scandinavi e nelle città anseatiche. Al suo interno erano sancite pene diverse, a seconda della gravità del fatto, per chi avesse abbandonato la nave, anche se costui si fosse limitato a passare una notte a terra. Veniva, altresì, punito il comportamento ingiurioso del marinaio nei confronti del comandante e di quest'ultimo verso i marinai, nonché le ipotesi di rissa e lesioni. Ulteriori disposizioni sanzionavano le conseguenze delle inadempienze a bordo, dando diritto al «padrone» (spesso armatore e comandante dell'imbarcazione) di congedare il marinaio senza ricompensa se colto in flagranza di reato<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> S. CORRIERI, *Profili di storia del commercio marittimo e del diritto della navigazione nel Mediterraneo*, cit., p. 52.

<sup>58</sup> Il testo originale, in una edizione di sessantasei articoli, è offerto da J.M. PARDESSUS, *De la Compilation vulgairement connue sous le nom de Droit maritime de Wisby*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome I, cit., p. 463.

L'Autore dimostra che la compilazione non è così antica e che va collocata in epoca posteriore rispetto a quanto affermato dalla maggioranza degli studiosi in materia. Pardessus raccoglie nella sua importante opera anche cinquantasei articoli riconducibili ai c.d. *Rôles d'Oléron*: si tratta di una serie di massime di sentenze risalenti al XII secolo, che attestano la giurisprudenza marittima presente sulle coste francesi dell'Oceano Atlantico, in particolare nella zona di esportazione dei vini di *Bordeaux*. Una curiosità: è controverso se l'isola di *Oléron*, nel golfo di Guascogna, stia a indicare la sede del

Nel tardo medioevo il testo indubbiamente più completo dal punto di vista delle norme incriminatrici è il diritto marittimo della Lega anseatica, nel quale si rinviene una trattazione esaustiva delle più rilevanti fattispecie criminose concernenti la navigazione e un comparto sanzionatorio estremamente rigoroso<sup>59</sup>.

La Lega fu costituita allo scopo di proteggere i suoi componenti nell'esercizio del commercio e della navigazione nel mare del Nord, ma nei suoi statuti, che si connotano per una progressione cronologica, emerge anche un diffuso sentimento di solidarietà verso terzi.

Già nelle regole poste dalla Lega nel 1378 era espressamente previsto l'obbligo per i marinai di una nave di prestare soccorso ad altra imbarcazione in difficoltà; se essi si rifiutavano potevano perdere lo stipendio (e nei casi più gravi incorrere in pene corporali), venire sbarcati e interdetti dal prestare servizio su altre navi, oltre a essere banditi dalle città della Lega. Analoga sanzione veniva comminata per il mancato aiuto ai naufraghi e per la disobbedienza agli ordini ricevuti; nei casi

tribunale da cui furono emesse le sentenze o la residenza del cancelliere che copiò e certificò l'autenticità delle stesse. La compilazione, nella maggior parte privatistica, regola i rapporti fra capitano ed equipaggio, i contratti di prestito, le indennità e le avarie comuni, ma contempla anche sanzioni a carico di chi si renda autore di naufragio. I *Rôles d'Oléron* sono stati, poi, integrati dai venti capitoli del *Guidon de la mer* (di autore sconosciuto), dedicato prevalentemente all'assicurazione; si tratta di una raccolta che costituisce il precedente più immediato della successiva codificazione francese e un punto di incontro tra diritto mediterraneo e diritto nordico (J.M. PARDESSUS, *Coutumes de la mer connues sous le nom de Roolles ou Jugemens d'Oléron*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome I, cit., p. 323; ID., *Ouvrage connu sous le nom de Guidon de la mer*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome II, cit., p. 369).

<sup>59</sup> La *Hansa* – termine tedesco che significa “raggruppamento”, “schiera” – definiva, tra XI e XII secolo, una corporazione di mercanti tedeschi residenti in una città straniera. Tale associazione aveva lo scopo di salvaguardare economicamente i beni della comunità mercantile di fronte alle autorità e popolazioni locali. Nel corso del tempo la *Hansa* tedesca assunse finalità di espansione commerciale, con l'apertura di nuove rotte, specie verso i paesi Scandinavi e i paesi Baltici. Alla fine del XIII secolo si passò gradualmente a una lega di carattere politico tra le principali città tedesche e questo nuovo organismo nacque ufficialmente nel 1283. Lubecca fu, dal 1361, la sua capitale e alla fine del XIV secolo la Lega Anseatica riuniva al suo interno ben settantasette città.

più gravi di recidiva era, altresì, prevista l'applicazione di un marchio all'orecchio a monito per gli altri<sup>60</sup>.

La disciplina del naufragio, più volte riformulata, sanciva il divieto di sottrazione delle merci, ma anche il diritto del capitano a una ricompensa per i beni salvati. Sul punto va ricordato che specifiche disposizioni in merito all'ammontare della ricompensa furono, in seguito, inserite nel Codice marittimo svedese del 1667 (cap. III), che distinse l'ipotesi di naufragio dovuto a sventura da quello volontario, causato da taglio doloso della corda dell'ancora, per il quale fu prevista la pena di morte<sup>61</sup>.

L'influenza delle regole anseatiche emerge anche nel Codice marittimo di Federico II di Danimarca, all'interno del quale, in un apposito titolo dedicato al naufragio, si cristallizzò un regime di cooperazione salvifica: tutti coloro che fossero stati in grado di prestare aiuto alla nave dovevano concorrere nel salvataggio e, in casi eccezionali, il dovere di intervento veniva esteso alle autorità locali. Le cure prestate non riguardavano più solo l'imbarcazione e le merci, ma anche le persone in pericolo e l'onere di portare in salvo i naufraghi coinvolgeva direttamente coloro che, investiti di potere decisionale (quali autorità politiche o signori locali), potevano contribuire in modo determinante al buon esito delle operazioni<sup>62</sup>.

All'interno della Lega tale regime di solidarietà conviveva, tuttavia, con un altrettanto forte scopo di protezione dei beni e dei traffici nazionali: coloro che vendevano o affittavano le imbarcazioni agli stranieri venivano condannati al pagamento di una somma pari al valore della nave ed erano, altresì, previste la confisca dell'imbarcazione e l'esclusione dalla Confederazione<sup>63</sup>. Il comandante veniva condannato a morte se non dichiarava la presenza di capitali stranieri nell'acquisto e arma-

---

<sup>60</sup> J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de la Ligue anséatique*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome II, cit., p. 455.

<sup>61</sup> C. SEVERONI, *Il soccorso marittimo dalle origini all'età moderna*, cit., p. 434.

<sup>62</sup> C. SEVERONI, *Il soccorso marittimo dalle origini all'età moderna*, cit., p. 442.

<sup>63</sup> M. VELLA, *Reati marittimi*, cit., p. 1191.

mento della nave o se dirigeva la stessa in un porto diverso da quello stabilito per vendere ivi il suo carico<sup>64</sup>.

La pena capitale veniva inflitta anche ai disertori, mentre la previsione sanzionatoria nel caso di abbandono della nave per una sola notte era così differenziata: l'ipotesi base comportava la perdita di metà del salario; se, però, dal fatto derivava un notevole danno e il marinaio non era in grado di risarcirlo lo stesso veniva condannato a un anno di carcere «a pane e acqua»; qualora, infine, dal suo comportamento fosse derivata la distruzione della nave o la perdita di qualche vita umana era prevista la pena di morte<sup>65</sup>.

Una prigionia di quindici giorni veniva comminata al marinaio che si presentava tardi all'imbarco, più mite la pena prevista nel caso in cui un membro dell'equipaggio fosse sceso senza autorizzazione (dieci marchi di ammenda) o non fosse risalito in seguito all'intimazione del comandante (ammenda di mezzo tallero). Nel caso di abbandono nave in pericolo era prevista la pena della reclusione «a pane e acqua» per due mesi, mentre andava incontro alla fustigazione il marinaio che nel corso di un abordaggio si fosse allontanato dalla nave, determinandone così la cattura.

Nella legislazione della Lega non mancavano disposizioni atte a contrastare la pirateria e il traffico di beni rubati: l'acquisto o la negoziazione di beni frutto di saccheggio importava pene pecuniarie e corporali (financo la pena di morte), oltre alla confisca della refurtiva e all'interdizione dal commercio<sup>66</sup>.

Specifiche disposizioni, inoltre, tutelavano la correttezza della vita a bordo: erano previste cospicue ammende nel caso venissero pronunciate frasi grossolane o fatte orge; una pena pecuniaria era comminata nel caso di addormentamento durante il servizio o se il marinaio importunava il cuoco per mangiare fuori orario; pene analoghe si ricollegavano all'omessa denuncia di tali fatti. Sanzioni indeterminate venivano poste

---

<sup>64</sup> J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de la Ligue anséatique*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome II, cit., p. 481.

<sup>65</sup> J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de la Ligue anséatique*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome II, cit., p. 475 ss.

<sup>66</sup> J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de la Ligue anséatique*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome II, cit., p. 469 ss.

a carico di coloro che si fossero rivelati inadatti a svolgere le mansioni assegnate; la pena di morte, infine, era prevista nel caso di sedizione o coalizione contro il comandante, qualora – a seguito di tali episodi – lo stesso avesse dovuto fare scalo in un porto non compreso nella rotta<sup>67</sup>.

Da questa rapida carrellata si evince come negli statuti della Lega anche minime negligenze venivano considerate reati, ciò al fine di rafforzare la disciplina a bordo delle navi, dove la vita era scandita da forti privazioni della libertà personale e vigeva una rigida gerarchia di stampo militare, che assimilava l'equipaggio a una sorta di milizia.

Il «padrone», per contro, doveva adempiere alle sue funzioni con serietà e professionalità: era tenuto a un giuramento di fedeltà avanti al Senato (pena il pagamento di trenta marchi di ammenda); non doveva sovraccaricare la nave (cinquanta marchi di ammenda) o stivare male la merce (venti marchi di ammenda); aveva l'obbligo di effettuare la dichiarazione di scarico presso il Magistrato della città nel cui porto era approdato (un marco d'oro di ammenda) e doveva pagare i marinai (tre marchi d'argento), che, a loro volta, dovevano essere necessariamente stati congedati dal precedente «padrone» prima di venire arruolati<sup>68</sup>. Infine, durante la navigazione, non poteva abbandonare il convoglio di cui faceva parte, pena il risarcimento del danno se una delle imbarcazioni fosse stata catturata<sup>69</sup>.

### *3. Il diritto penale marittimo nell'età moderna (dall'Ordinanza di Colbert alle più importanti codificazioni nazionali). La ricerca di una impostazione unitaria nell'inquadramento delle disposizioni penali*

La moderna legislazione marittima, non più limitata alla pura e semplice raccolta di norme, ma orientata verso un'organica e compiuta sistemazione volta alla regolamentazione dei rapporti fra commercianti, risale all'*Ordonnance de Louis XIV, donnée au mois d'août 1681, tou-*

---

<sup>67</sup> J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de la Ligue anséatique*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome II, cit., p. 505 ss.

<sup>68</sup> M. VELLA, *Reati marittimi*, cit., p. 1191.

<sup>69</sup> J.M. PARDESSUS, *Droit maritime de la Ligue anséatique*, in ID., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, tome II, cit., p. 502.



*chant la marine* (c.d. Ordinanza di Colbert o colbertina). Si tratta del primo codice del commercio degli Stati moderni, di un'opera in cui vengono ricomprese sia le norme di diritto pubblico che quelle di diritto privato, conformemente al sistema degli statuti marittimi medievali, specie italiani<sup>70</sup>.

Sotto il profilo penale l'*Ordonnance* puniva con ammende il capitano che nell'uscire dal porto non dirigeva personalmente la nave o che attraccava nei porti a ciò non destinati; il medesimo soggetto se imbarcava personale medico non qualificato; l'equipaggio che non denunciava all'Ammiragliato i delitti che si commettevano a bordo; il timoniere che per ignoranza o negligenza smarriva la rotta.

Pene corporali erano stabilite per l'abbandono nave da parte dell'equipaggio; per l'omessa difesa della nave in combattimento; per l'omessa guardia durante la navigazione; per la vendita delle vettovaglie della nave; per l'alterazione delle merci trasportate. La pena capitale, invece, era inflitta al comandante che consegnava la nave al nemico o che falsificava i registri di bordo; al timoniere se dolosamente smarriva la rotta o faceva arenare la nave; al marinaio che disperdeva viveri di prima necessità, causava l'imbarco di acqua nelle stive, minacciava il «padrone» con le armi, eccitava la sedizione, turbava l'esercizio della religione cattolica<sup>71</sup>. La pena di morte riguardava anche coloro che, approfittando di un naufragio, avessero attentato alla vita dei naufraghi, ponendo in ulteriore pericolo i loro beni; mentre sussisteva un obbligo di soccorso verso chi si fosse trovato in pericolo in mare: obbligo rivolto non solo al privato cittadino, ma anche allo Stato, cui spettava la di-

---

<sup>70</sup> Celebre è il commentario di R.J. VALIN, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, 1760. Questa compilazione è dovuta all'opera del Segretario di Stato per la Marina Giovan Battista Colbert e risente della legislazione vigente in Francia in quel periodo, compreso il *Guidon de la mer*. Con l'*Ordonnance* il diritto marittimo francese fu definitivamente unificato e cessò la separazione tra l'ordinamento vigente lungo le coste atlantiche e quello proprio delle coste mediterranee (D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., p. 81; M. CHIAUDANO, *Ordonnance de la marine de Louis XIV (agosto 1681)*, in *Noviss. dig. it.*, XII, 1965, p. 181; L. GRANATA, *Ordinanza di Colbert*, in *Noviss. dig. it.*, IX, 1939, p. 302).

<sup>71</sup> M. VELLA, *Reati marittimi*, cit., p. 1193.

reazione delle operazioni di soccorso in via esclusiva, tramite la predisposizione di una vera e propria organizzazione competente<sup>72</sup>.

Numerose altre contravvenzioni erano, poi, stabilite in materia di pesca, di polizia dei porti, delle coste e delle rade.

Per quanto riguarda il nostro Paese, l'impostazione unitaria dell'*Ordonnance* si ritrova in tutte le più importanti codificazioni successive quali l'Editto di Marina e Navigazione Mercantile Toscana, emanato dal Granduca Francesco di Lorena nel 1748, che contempla l'insieme delle norme di diritto amministrativo, penale e disciplinare<sup>73</sup>; il Reale Editto di Carlo III di Napoli del 1759, suddiviso in settantatré capitoli di disposizioni amministrative, finanziarie, penali e disciplinari<sup>74</sup> e, soprattutto, il Codice per la Veneta Mercantile Marina del 1786.

---

<sup>72</sup> G.L. ANDRICH, *Naufragio*, cit., p. 1323.

<sup>73</sup> Questo provvedimento fu emanato mentre il Granducato era occupato dagli austriaci e si compone di sessantanove articoli ripartiti in sei titoli (riguardanti la giurisdizione; il capitano; il proprietario; gli ufficiali; il salario degli ufficiali e della gente dell'equipaggio; la partenza, il viaggio e il ritorno dei bastimenti). L'Editto, occupandosi prevalentemente delle qualifiche e del trattamento delle persone addette alla navigazione, si ritiene risponda a contingenti necessità sociali ed economiche. Dalla sua analisi emerge che la giurisdizione civile e penale veniva affidata agli 'auditori' dei vari Tribunali ordinari che decidevano senza possibilità d'appello, salvo il ricorso al Sovrano per mezzo del Governatore di Livorno. Nel merito, per esempio, «l'auditore del Tribunale di Livorno doveva risolvere sommariamente tutte quelle cause, criminali o miste, nelle quali per la qualità di contravvenzioni e delitti erano determinate dalla legge condanne a sole pene pecuniarie». Nei delitti di sinistri colposi, baratteria, falsità di calcoli o di altre frodi commesse da capitani o padroni in pregiudizio di navi o bastimenti si procedeva criminalmente *ex officio*, senza nessuna istanza di parte, e i colpevoli venivano condannati dai tribunali competenti «col maggior rigore delle leggi, da estendersi fino all'estremo supplizio» (C. BRUNO, *Codice per la Marina Mercantile*, in *Dig. it.*, VII, Torino, 1986, p. 534. Ulteriori riferimenti in M. CHIAUDANO, *Editto di marina e navigazione marittima toscana*, in *Noviss. dig. it.*, VI, 1960, p. 404).

<sup>74</sup> Interessante notare come numerose disposizioni penali siano contenute anche nella compilazione del Marchese Michele De Jorio del 1781: si tratta di un'opera dottrinale, un progetto di codice marittimo elaborato per il Regno di Napoli su ordine di Carlo Ferdinando IV, in cui viene dato ampio spazio ai delitti nautici, distinti in delitti privati (furto, rapina, danno e ingiuria) e pubblici (delitti di lesa maestà, appropriazione dolosa delle cose naufragate, omicidio di marittimi), con un richiamo anche ai «quasi delitti marittimi» (concernenti la responsabilità dell'armatore per gli atti illeciti dell'equipaggio). Lo studio storico e giuridico, per quanto approfondito, non ebbe, però, alcun se-

Quest'ultimo, considerato il principale monumento del diritto marittimo italiano del XVIII secolo, non è una semplice collezione organica di leggi, ma un vero e proprio codice secondo l'accezione moderna del termine, cioè un'opera legislativa *ex novo* che tiene conto dei precedenti, ma li elabora in modo autonomo e originale. L'accrescersi delle costruzioni navali e l'aumento del traffico fecero sorgere non tanto l'esigenza di nuovi e diversi Regolamenti, che gli antichi chiamavano *factum navium*, quanto l'idea di reperire, raccogliere e ordinare gli usi che si erano consolidati per dar conto delle modifiche che gli istituti avevano subito nel corso del tempo.

La sua compilazione fu deliberata dal Senato veneziano, che incaricò il Magistrato dei Savi alla Mercanzia di reperire e rivedere tutta la legislazione marittima veneziana per uniformare la disciplina giuridica di ciascun istituto<sup>75</sup>.

La sua struttura, centrata su disposizioni chiare e succinte, fu chiaramente ispirata dall'Ordinanza colbertina. Le parti del Codice corrispondono, effettivamente, ai libri dell'Ordinanza: i libri sono divisi in titoli e i titoli in capitoli come le «parti» veneziane, ma la redazione delle proposizioni normative che compongono i capitoli presenta un marcato tono di comando («iubet non docet»), che li distingue dagli articoli veneziani, più discorsivi e meno incisivi<sup>76</sup>.

Nelle tre parti in cui viene suddiviso il Codice sono regolati tutti i rapporti di diritto pubblico e privato: le norme pubbliche sono assai dettagliate e riassumono le disposizioni delle diverse magistrature della Repubblica che avevano ingerenza nella disciplina della navigazione marittima; in particolare, le disposizioni penali e processuali rivestono

---

guito sotto il profilo legislativo (C.M. MOSCHETTI, *Il codice marittimo del 1781 di Michele De Jorio per il Regno di Napoli*, Napoli, 1979). Analogamente, un tentativo di codificazione delle diverse leggi marittime, sul modello di quello delle Due Sicilie, fu fatto nel 1791 nel Regno di Sardegna: su incarico del Governo Sardo fu redatto un progetto di codice, ma l'opera è rimasta una mera esercitazione dottrinarina inedita.

<sup>75</sup> G. CASSANDRO, *Il Codice per la veneta mercantile marina del 1786*, in *Studi mar.*, 23, 1984, p. 3. Per una ricostruzione storica delle ragioni che portarono alla redazione del Codice si rinvia all'opera monografica di G. ZORDAN, *Il Codice per la veneta mercantile marina*, I, Padova, 1981.

<sup>76</sup> G. CASSANDRO, *Il Codice per la veneta mercantile marina del 1786*, cit., p. 3.

grande importanza, facendo intendere come il processo fosse caratterizzato da un sistema inquisitorio<sup>77</sup>.

Due erano le magistrature veneziane competenti per i reati marittimi: la Magistratura dei cinque *Savi alla Mercanzia* si occupava dell'istruzione e decisione di procedimenti concernenti l'abbandono di comando, il danneggiamento della nave da parte del capitano e l'omessa difesa del mezzo nautico da parte dei marinai in caso di attacco; ai *Provveditori all'armar* veniva, invece, affidato il giudizio sui comportamenti dolosi e colposi dei timonieri a seguito dei quali fosse derivato un pericolo per la nave. A entrambi i magistrati veniva concessa ampia discrezionalità nell'irrogazione delle sanzioni che risultavano indeterminate, non essendo previsto un minimo e un massimo di pena<sup>78</sup>.

La tradizionale tendenza unitaria del diritto marittimo si interrompe bruscamente con l'entrata in vigore del Codice di commercio napoleonico del 1807, che è stato preso a modello da quasi tutte le legislazioni europee e sudamericane. Il secondo libro del 1808, infatti, regola esclusivamente il commercio marittimo e riproduce fedelmente le sole disposizioni di diritto privato contenute nell'*Ordonnance* del 1681. Il fatto che in Francia la materia marittima fosse stata scissa per volontà legislativa produsse i suoi effetti anche in Italia; la conquista napoleonica costrinse, infatti, il nostro Paese ad adottare il medesimo testo legislativo, abbandonando la linea evolutiva impostasi fino a quel momento<sup>79</sup>.

Dopo la restaurazione (1814) diverse furono le vicende della legislazione marittima nei vari Stati d'Italia: in alcuni rimase in vigore il codice napoleonico; in altri furono ripristinate le antiche leggi; in altri, ancora, furono approvati nuovi codici ispirati comunque al testo napoleonico. In definitiva si può osservare che permane un esclusivo inte-

---

<sup>77</sup> M. CHIAUDANO, *Codice per la veneta mercantile marina*, in *Noviss. dig. it.*, III, 1959, p. 397.

<sup>78</sup> S. LEICHT, *L'elaborazione del codice della veneta marina mercantile*, in *Riv. dir. nav.*, 1942, I, p. 348 ss. Per un ulteriore approfondimento v. V. R. BONORA, *I caratteri della codificazione del diritto marittimo operata dalla Repubblica Veneta nel 1786*, in *Dir. maritt.*, 1979, p. 456.

<sup>79</sup> D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., p. 89.

resse legislativo per gli aspetti privatistici della navigazione, tralasciando la repressione dei reati marittimi<sup>80</sup>.

Si deve aspettare il 1827 per l'approvazione, su iniziativa di Carlo Felice di Savoia, della «Legge penale della marina mercantile»: una legge che regolamenta nuovamente in maniera organica la materia penale e processuale penale della navigazione. Seguirà l'entrata in vigore del Codice per la marina mercantile (r.d. 25 giugno del 1865, n. 2360), comprendente le norme di diritto amministrativo, internazionale, penale e processuale riguardanti la navigazione.

Dopo l'unificazione nazionale, per garantire omogeneità di disciplina, furono estese a tutto il Regno le leggi e i regolamenti della marina mercantile sarda, in specie la legge del 13 gennaio 1827 che, per unità e completezza, era – a quei tempi – l'unico provvedimento esportabile sull'intero territorio italiano. Tuttavia, la necessità di provvedere alla redazione di un vero e proprio codice si fece sempre più pressante e, in breve tempo, venne istituita una apposita commissione per procedere ai lavori. Nonostante le speranze di rinnovamento che accompagnarono la sua formazione, il testo disattese, però, ogni aspettativa.

Tra i capisaldi ispiratori della parte penale vi erano il rispetto del principio di uguaglianza; l'abolizione di ogni penalità non riconosciuta dal codice comune; l'eliminazione di ogni tribunale speciale per la repressione dei reati marittimi qualificati crimini o delitti; la riserva di giurisdizione in capo alle autorità marittime solo in materia di contravvenzioni e violazioni disciplinari<sup>81</sup>.

Invero il testo, compilato in tutta fretta, riproduceva sterilmente i contenuti della «Legge penale della marina mercantile», ricca di fattispecie desuete rispetto alle condizioni del commercio e del traffico marittimo che si erano venute, nel frattempo, a creare. Tale corpo legislativo ebbe, comunque, vita breve, venendo riformato e successivamente ridotto, per effetto del r.d. 24 ottobre 1877 n. 4146, a un testo unico, in cui permaneva una netta separazione tra le norme pubblicistiche e quel-

---

<sup>80</sup> Un'interessante panoramica delle leggi anteriori al Codice per la Marina Mercantile nei territori sardi, di Toscana, Napoli e Venezia è offerta da F. SCHIAFFINO, *Diritto penale marittimo*, cit., p. 409.

<sup>81</sup> C. BRUNO, *Codice per la Marina Mercantile*, cit., p. 539.

le privatistiche e che non importò novità sostanziali<sup>82</sup>. Il testo fu, in seguito, ulteriormente modificato dalla legge 11 aprile 1886, che apportò ritocchi minimi e insufficienti alla materia penale, ancora caratterizzata da un impianto sanzionatorio eccessivamente afflittivo.

Nel frattempo era stato approvato e pubblicato anche il Codice di commercio (r.d. 25 giugno 1865, n. 2364) che riguardava la sola parte civilistica, ma venne in seguito abrogato e sostituito da un nuovo testo (r.d. 31 ottobre 1882), rimasto in vigore fino al 1942.

Seguirono forti istanze volte a riformare l'intera materia e iniziarono i lavori per la stesura dell'ennesimo codice, che avrebbe dovuto aggiornare il quadro della disciplina e, soprattutto, riaffermare l'unitarietà della trattazione dei profili pubblicistici e di quelli privatistici (la materia marittima, come detto, risultava regolata, per la parte pubblicistica, dal testo unico del 1877 e, per la parte privatistica, dal secondo libro del Codice di commercio del 1882)<sup>83</sup>.

A tal fine vennero designati diversi comitati, finché, nel 1924 – in seguito a una delega conferita al Governo –, venne nominata una Commissione per la riforma di tutti i codici, che a sua volta istituì la Sottocommissione D (presieduta dal presidente del Consiglio di Stato Raffaele Perla) per la compilazione di un nuovo Codice per la marina mercantile. Tale Sottocommissione terminò i suoi lavori nel 1931, con la presentazione al guardasigilli di un Progetto di codice marittimo composto di otto libri e settecentoventotto articoli<sup>84</sup>.

Il Progetto rappresenta il primo serio tentativo di ricostruzione, in ambito nazionale, di un sistema unitario di disciplina sulla scorta di quello già sperimentato con l'*Ordonnance de Louis XIV*, che, nonostante gli indubbi vantaggi e la forte influenza originariamente esercitata nel panorama internazionale, era stato progressivamente abbandonato per dar seguito a una legislazione frammentaria, incapace di tracciare i

---

<sup>82</sup> P.P. RIVELLO, *Diritto penale della navigazione*, cit., p. 81.

<sup>83</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Diritto marittimo*, in *Noviss. dig. it.*, V, 1960, p. 942.

<sup>84</sup> D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., p. 154. Secondo l'Autore, nel Progetto, l'unificazione della materia non è completa e non è viva; fa difetto una visione unitaria e complessiva dei singoli istituti; vi è un insufficiente coordinamento sistematico e viene utilizzata una terminologia poco precisa. La lacuna più grave è, però, costituita dalla mancanza delle norme sulla navigazione interna.

confini di una materia tanto vasta e complessa. Il Progetto menzionato, che ambiva a una modernizzazione del settore, difettava, però, di una salda impostazione metodologica, in quanto separava nettamente gli istituti pubblicistici da quelli privatistici e trascurava sia la navigazione interna che quella aerea.

L'opera di riforma della legislazione riprese nel 1939 e fu affidata a un comitato presieduto da Antonio Scialoja, il quale presentò un Progetto ministeriale di Codice della navigazione, che – attuando un preciso programma scientifico – coinvolse la materia marittima, interna e aerea. Il testo venne approvato con r.d. 17 gennaio 1941, n. 9 e fu, in seguito, modificato e coordinato con il codice civile, per sfociare nell'attuale Codice della navigazione, emanato con r.d. 30 marzo 1942, n. 327.

#### *4. Il Codice della navigazione del 1942: il valore dei principi ispiratori nel riconoscimento della materia penale*

Il Codice del 1942 offre allo studioso e all'interprete una sistemazione di tutte le norme che regolano la navigazione, con l'individuazione dei suoi principali istituti amministrativi e civili, mentre il comparto penale, strettamente collegato alle norme definitorie e prescrizionali che lo precedono, chiude la trattazione, rispecchiando la complessità e unitarietà della disciplina navigazionistica, che non si limita a regolare il «navigare» in sé, ma si estende all'ambiente nel quale questa attività si svolge, ai beni con i quali si attua, alle persone che direttamente o indirettamente vi prendono parte, ai servizi che le sono d'ausilio sul piano tecnico ed economico<sup>85</sup>.

---

<sup>85</sup> Tra le più importanti trattazioni e opere manualistiche si ricorda G. RIGHETTI, *Manuale del diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947; F.M. DOMINÈDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, Padova, 1957; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965; ID., *Diritto della navigazione*, in *Enc. dir.*, XII, Milano, 1964, p. 1077; G. CAMARDA, *Fonti e strutture organizzative del diritto della navigazione*, Torino, 1988; AA.VV., *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. Antonini), Milano, 2007; A. ANTONINI, *Corso del diritto dei trasporti*, 3<sup>a</sup> ed., Milano, 2015; S. ZUNARELLI, M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*

A livello sistematico, il legislatore ha suddiviso la materia della navigazione in tre parti principali, precedute da alcune disposizioni preliminari riguardanti le fonti del diritto e la giurisdizione (artt. 1-14).

Orbene, la prima parte concerne la navigazione marittima e interna, la seconda la navigazione aerea e la terza le comuni «disposizioni penali e disciplinari». Si possono facilmente comprendere le ragioni che hanno determinato, nel corso della sua evoluzione storica, la sistemazione del diritto penale della navigazione al di fuori del codice penale: la necessità di una previsione sanzionatoria modellata sulla tipicità degli aspetti tecnici della navigazione, le peculiari caratteristiche ambientali e soggettive connesse, la molteplicità degli interessi coinvolti hanno contribuito all'ideazione e stesura della parte terza, quale principale fonte del diritto penale della navigazione.

Il legislatore ha dichiaratamente perseguito l'istanza di sistemare il complesso delle disposizioni penali riguardanti tutti i settori della navigazione in un *corpus* organico ed ha esteso la disciplina del diritto penale marittimo al neonato campo aeronautico, offrendo un comparto normativo unitario per la soluzione della maggior parte dei casi, eccetto quelli in cui la tipicità della condotta manifesti una evidente specificità, come – ad esempio – nell'ipotesi della pirateria.

Nell'organizzare la materia penale si sono osservati precisi criteri, individuando, *in primis*, la sfera di applicabilità delle norme contenute nel Codice e sistemando i reati secondo il principio dell'oggettività giuridica, con rubricazioni in larga parte desunte dal codice penale. Ma all'interno di questo microcosmo assume particolare rilievo il fatto che l'applicazione delle disposizioni penali si diversifica in relazione al tipo di navigazione: *ex art. 1087 cod. nav.* le figure delittuose non si estendono, infatti, alla navigazione interna, alla quale saranno riconducibili solo le ipotesi contravvenzionali<sup>86</sup>.

---

*e dei trasporti*, Padova, 3<sup>a</sup> ed., 2016; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit.; AA.VV., *Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano, 2010; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, 2<sup>a</sup> ed., Milano, 2012.

<sup>86</sup> Art. 1087 cod. nav. (Navigazione interna).

«Alla navigazione interna non si applicano le disposizioni degli artt. 1088-1160».



Nell'esaminare la portata della parte terza gli ulteriori profili di immediato interesse per il penalista riguardano la presenza di un sistema autonomo di pene accessorie e sanzioni amministrative accessorie, di alcune aggravanti speciali e di un nutrito numero di disposizioni processuali e disciplinari, per dirimere questioni proprie della navigazione<sup>87</sup>.

Ciò che, però, colpisce particolarmente è la stretta complementarità tra le disposizioni contenute nelle prime due parti del Codice e le previsioni sanzionatorie contemplate nella terza<sup>88</sup>. In definitiva, il diritto della navigazione riportato nel vigente testo legislativo è un complesso di norme privatistiche e pubblicistiche che si pongono su di un piano di perfetta parità e, per questo preciso motivo, l'inquadramento delle disposizioni penalistiche e processual-penalistiche non può prescindere dall'analisi degli altri settori disciplinari che interessano la navigazione.

L'unificazione in un unico Codice delle norme pubblicistiche e privatistiche è, del resto, espressione del preciso programma scientifico elaborato da Antonio Scialoja, secondo il quale l'essenza del diritto della navigazione sta nel fatto tecnico del «trasporto autarchico», per mare, per acque interne o per aria, vincolo intimo dei rapporti giuridici che ne discendono e che vanno indagati nella loro totalità<sup>89</sup>.

La dottrina successiva a Scialoja ha, tuttavia, dimostrato un'insoddisfazione per una dogmatica giuridica fondata su un dato meramente

---

<sup>87</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., p. 823 ss.

<sup>88</sup> Sul punto v. E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, in *Trasporti: diritto economia, politica*, 108, 2009, p. 10.

<sup>89</sup> Secondo Scialoja l'oggetto del diritto della navigazione va ricercato nella totalità dei rapporti sociali, di qualsiasi natura, riferibili ai fatti nautici. In quest'ottica la materia non va limitata alla navigazione propriamente detta, ma si estende all'ambiente, alle persone che vi prendono parte, ai beni con i quali si attua e ai servizi che le sono d'ausilio. Tale concezione esprime una visione in chiave «autonomista» del diritto della navigazione (A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, p. 17; ID., *Il sistema del diritto della navigazione*, Roma, 1933; ID., *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946; ID., *La sistemazione scientifica del diritto marittimo*, in *Riv. dir. comm.*, 1928, I).

fattuale (l'autarchia del mezzo di locomozione)<sup>90</sup> proponendo diverse, articolate, ricostruzioni. La più significativa ha precisato l'originario oggetto del diritto della navigazione, vale a dire il "trasporto", nel concetto di "esercizio", quale attività organizzata inerente all'impiego della nave e dell'aeromobile, volta al soddisfacimento di un bisogno proprio dell' esercente e accompagnata dall'incidenza di un rischio<sup>91</sup>.

L'evoluzione merita un approfondimento.

Gli Autori che hanno fornito i primi contributi in tema di navigazione sono di estrazione civilistica, in specie cultori del diritto commerciale e, nel corso del tempo, si sono specializzati nello studio di tutti gli aspetti attinenti al fenomeno nautico (marittimo e interno) e aeronautico, conferendo al diritto della navigazione un carattere di assoluta autonomia. Come è stato osservato, «si tratta di un settore del diritto che si staglia rispetto agli altri con una connotazione singolare e principi speciali, sì da acquistare all'interno dell'ordinamento un ruolo proprio e distinto»<sup>92</sup>.

Tale autonomia e specialità sono state cristallizzate nella teorizzazione del «trasporto autarchico», ma, in seguito, chi si è approcciato allo studio della materia ha avvertito l'esigenza di inquadrare diversamente l'oggetto di tale ramo del diritto, evidenziando come il nucleo centrale delle norme del diritto della navigazione fosse meglio rappresentato dal concetto di «esercizio» della nave o dell'aeromobile, attorno al quale si sviluppa la disciplina dell'ambiente, del mezzo, dei rapporti inerenti al mezzo e dell'attività che con esso viene esplicata<sup>93</sup>.

---

<sup>90</sup> Per designare l'indipendenza del veicolo, circolante in un ambiente libero, che comporta particolari situazioni e speciali esigenze.

<sup>91</sup> G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in AA.VV., *Scritti giuridici in onore di A. Scialoja*, Bologna, 1952, p. 202 ss.

<sup>92</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., p. 10. L'autonomia giuridica costituisce, del resto, il presupposto dell'autonomia legislativa, scientifica e didattica del diritto della navigazione.

<sup>93</sup> G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., p. 200; E. SPASIANO, *Esercizio della nave o dell'aeromobile ed impresa*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I-II, p. 181; ID., *Oggetto limiti ed integrazione del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1961, I, p. 43; D. GAETA, *Nozione, oggetto e caratteri del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I, p. 114; M. GRIGOLI, *Riflessioni sull'oggetto del diritto della na-*

Il diritto della navigazione viene, dunque, inteso come un complesso di norme regolatrici dell'«esercizio», quale impiego strumentale della nave e dell'aeromobile<sup>94</sup>, ma con tale concetto non deve intendersi il mero spostamento del mezzo, per effetto di forze motrici proprie o esterne; ciò di cui si discute non riguarda il dato empirico, il fatto del «muoversi» della nave o dell'aereo, ma la complessiva attività di organizzazione e direzione in cui la navigazione si concreta e che importa l'assunzione di rischi e responsabilità<sup>95</sup>.

---

vigazione, in *Riv. dir. nav.*, 1972, I, p. 85; ID., *Diritto della navigazione*, Torino, 1982, p. 6; A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, Napoli, 1954, p. 3.

<sup>94</sup> Ciò costituisce una peculiarità italiana, poiché in tutti gli altri Paesi la separazione tra diritto marittimo e aeronautico è costantemente osservata sotto il profilo legislativo, scientifico e didattico (D. GAETA, *Nozione, oggetto e caratteri del diritto della navigazione*, cit., p. 115; ID., *Diritto della navigazione*, in *Enc. dir.*, XII, Milano, 1964, p. 1076 ss. Per quanto riguarda il sistema delle fonti di rinvia a F.M. DOMINÈDÒ, *Le fonti del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I-II, p. 273).

<sup>95</sup> Il profilo puramente tecnico, la forma di movimento per aria o acqua, è stato richiamato dalla dottrina tedesca a proposito dell'esercizio (*Betrieb*) dell'aeromobile, ma si tratta di una ricostruzione inidonea a comprendere l'impiego di un mezzo di trasporto volto al conseguimento di un risultato economico connesso al soddisfacimento di un bisogno proprio dell'esercente e accompagnato dall'incidenza del rischio (E. SPASIANO, *Esercizio della nave o dell'aeromobile ed impresa*, cit., p. 182). A ulteriori conclusioni giunge Pescatore, secondo il quale il riferimento all'esercizio consente di sganciare la materia della navigazione dal concetto di mero trasporto «dato che il termine esercizio prescinde dal fine della navigazione e si presta a comprendere tutte le varie situazioni che realizza la gestione della nave o dell'aeromobile». L'Autore evidenzia, altresì, come l'esercizio debba ravvisarsi sussistente anche quando la nave o l'aeromobile vengono utilizzati per finalità diportistiche o scientifiche, realizzandosi anche in tali ipotesi la produzione di servizi aventi rilevanza economica (G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., p. 203; circa l'asserita rilevanza economica della navigazione da diporto, E. SPASIANO, *Armatore*, in *Enc. dir.*, III, 1958, p. 17). Il concetto di «esercizio» va peraltro distinto da quello di «impresa» quale attività economica organizzata, professionalmente esercitata; l'esercizio della navigazione può essere infatti anche non professionale (P.P. RIVELLO, *Ambito e connotazioni del diritto penale della navigazione*, cit., p. 265. Per un'analisi più dettagliata dei due concetti si rinvia a E. SPASIANO, *Esercizio della nave o dell'aeromobile*, cit., p. 185, laddove l'Autore afferma che «quando si parla d'impresa si fa riferimento a un'attività inerente all'organizzazione produttiva in tutto il suo complesso. L'esercizio concerne invece la singola nave o il singolo aeromobile e l'uno o l'altro costituiscono solo un elemento dell'azien-

L'apparato definitorio non è secondario per la nostra indagine, giacché l'inquadramento del diritto della navigazione secondo la teoria dell'«esercizio» ha portato, nel corso del tempo, a teorizzare una restrizione e a escludere dal suo ambito alcune disposizioni, comprese quelle penali.

Parte della dottrina ha deciso, infatti, di selezionare un insieme privilegiato di norme, ritenute realmente afferenti alla navigazione, relegando le altre su un piano subordinato e accessorio. In quest'ottica, il diritto della navigazione ingloberebbe le sole disposizioni di carattere sostanziale e quelle collegate da un nesso funzionale (diretto e specifico) al predetto «esercizio» (indipendentemente dalla loro collocazione nel Codice della navigazione)<sup>96</sup>. Le norme penali, proprio perché non sorrette dall'esigenza di una tutela esclusiva di tale esercizio, ma volte a preservare interessi superiori e generali (desumibili dall'oggettività giuridica di ciascun reato), andrebbero estromesse, manifestando una fisionomia diversa rispetto a quella propria del diritto della navigazione<sup>97</sup>.

---

da. Un'unica impresa può dunque comprendere l'esercizio di più navi o più aeromobili e ciascun esercizio costituirà soltanto una frazione dell'impresa»).

<sup>96</sup> Accoglie la nuova teoria nella sua formulazione più rigorosa G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., p. 203. L'Autore tende a escludere dall'ambito della navigazione il complesso della disciplina pubblicistica (e, quindi, anche penale) che adempie a una funzione di presupposto generico. Per il diritto amministrativo si pensi agli organi, agli enti pubblici, alla disciplina propria dell'attività amministrativa; analogamente, rispetto al comparto processual-penalistico, gli istituti processuali si fondano sulle disposizioni del diritto processuale comune e non costituiscono oggetto autonomo di studio sotto il profilo della navigazione. La posizione del diritto processuale della navigazione è, pertanto, quella di un diritto processuale speciale, che – pur presentando un'impronta singolare – si inquadra pur sempre nella disciplina del diritto processuale comune. Ulteriore esclusione riguarderebbe le norme di diritto internazionale privato della navigazione, che trovano il loro inquadramento e la loro disciplina nei principi del diritto internazionale privato.

<sup>97</sup> G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., p. 215. Secondo l'Autore l'oggetto dei reati e la più generale pretesa punitiva espressa nel contesto della navigazione, pur riguardando un settore peculiare rispetto a quello regolato nel codice penale, rimangono a esso intimamente ed esclusivamente collegati, ponendosi in una posizione di sostanziale complementarietà.

L'artificiosa creazione di una sorta di gerarchia tra norme della navigazione «fondamentali» ed «accessorie» è stata, dunque, motivata dall'affermazione che solo una parte delle disposizioni codicistiche asurge alla dignità vera e propria di norme della navigazione; ma tale restrittiva costruzione dogmatica è stata oggetto di aspre censure, perché frutto di una «visione frammentaria e parziale», che finisce per mutilare il diritto della navigazione di una vastissima normativa a carattere pubblicistico<sup>98</sup>.

Come è stato correttamente osservato, non ha, infatti, senso intendere il diritto della navigazione quale «sistema organico di norme coagulate da comuni principi ispiratori», se le disposizioni relative non sono in grado di offrire un quadro completo dei vari aspetti giuridici attinenti alla navigazione, regolandone (oltretutto in maniera esigua) solo le implicazioni civilistiche legate all'esercizio<sup>99</sup>.

Si è, quindi, imposto un profondo ripensamento dell'ordinamento generale con l'introduzione di correttivi che, pur individuando nell'«esercizio» della navigazione il fulcro della materia, negano la supposta supremazia della parte civilistica e riportano le norme pubblicistiche su di un piano di pari dignità<sup>100</sup>. Le norme penali (e processuali) vengono, dunque, pienamente ricomprese nel novero del diritto della navigazione e rivestono una posizione di particolare rilievo nell'intelaiatura dello stesso Codice<sup>101</sup>. Anche all'interno di queste disposizioni si riconosce la presenza di una connessione con l'«esercizio» (inteso in una accezione più ampia, di finalità strumentale), che accorda alle medesime la natura di norme «speciali», il cui fondamento e la cui ragione risiedono nelle particolari esigenze della materia<sup>102</sup>.

---

<sup>98</sup> M. GRIGOLI, *Riflessioni sull'oggetto del diritto della navigazione*, cit., p. 103; P.P. RIVELLO, *Ambito e connotazioni del diritto penale della navigazione*, cit., p. 287; ID., *Diritto penale della navigazione*, cit., p. 84.

<sup>99</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Diritto della navigazione*, in *Noviss. dig. it.*, V, 1960, p. 959.

<sup>100</sup> Per un'analisi dettagliata dei rilievi sottesi si rinvia a P.P. RIVELLO, *Ambito e connotazioni del diritto penale della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 1985, p. 271 ss.

<sup>101</sup> L. PAPI SPANU, R. SANDIFORD, *Istituzioni di diritto navigazione*, Roma, 1948, p. 22.

<sup>102</sup> E. SPASIANO, *Oggetto limiti ed integrazione del diritto della navigazione*, cit., p. 45.

Quanto detto vale, però, nella misura in cui una connessione sia realmente presente: infatti, numerose disposizioni del diritto penale contenute nel Codice della navigazione difettano di un nesso con l'esercizio. Queste norme non sono disposizioni speciali di diritto penale della navigazione, ma solo disposizioni penali dettate nel Codice della navigazione<sup>103</sup>. Del resto, il fatto che la norma sia contemplata in un determinato testo di legge non è sufficiente a qualificarla come propria di un settore disciplinare, poiché occorre che la stessa abbia una stretta attinenza con la materia in oggetto<sup>104</sup>.

In ultima analisi si è osservato che le caratteristiche tecniche del Codice e la sua configurazione legislativa riflettono appieno i principi ispiratori della più moderna sistematica del diritto della navigazione<sup>105</sup>; nel Codice, infatti, si dà piena attuazione ai principi di autonomia, unità e specialità che, come vedremo meglio nel prosieguo della trattazione, connotano intimamente lo stesso diritto penale della navigazione.

---

<sup>103</sup> Si pensi, per esempio, agli artt. 1088-1089 cod. nav., relativi ai delitti contro la personalità dello Stato o all'intero Capo dedicato ai delitti contro la fede pubblica (artt. 1126 cod. nav. e ss.) e a quelli contro la persona (artt. 1150 cod. nav. e ss.).

<sup>104</sup> E. SPASIANO, *Oggetto limiti ed integrazione del diritto della navigazione*, cit., p. 46.

<sup>105</sup> P. MANCA, *Studi di diritto della Navigazione*, IV, Milano, 1959, p. 15 ss.



## CAPITOLO SECONDO

### FISIONOMIA ATTUALE, OGGETTO E LIMITI DEL COMPARTO PENALE DELLA NAVIGAZIONE

*SOMMARIO: Premessa. Un inquadramento generale della materia. 1. Il diritto penale della navigazione dal punto di vista sistematico. 1.1. Reati «propri» e «impropri» della navigazione: aporie e antinomie nella contrapposizione tra classiche categorie penalistiche e peculiari tipi di illecito. 1.2. Spunti per un più attuale inquadramento di una controversa partizione: profili definitivi e sostanziali. 1.2.1. L'inidoneità dell'accezione «reato proprio» nel contesto del sistema navigazionista e l'individuazione di una autonoma classificazione per esprimere l'originalità della tutela. 1.2.2. I reati funzionalmente «propri» previsti nel Codice della Navigazione e il concorso dell'extraneus: distinguo e deroghe nella disciplina speciale rispetto all'articolo 117 c.p. 1.2.3. I reati «impropri» della navigazione, rectius «non esclusivi» della navigazione. Fattispecie autonome di reato tra peculiarità e indicazioni normative censurabili. 2. I caratteri distintivi del diritto penale della navigazione. 2.1. Complementarietà, specialità e autonomia. 2.2. Il divieto di analogia in materia penale e in relazione alle «eccezionalità» della normativa nel contesto della navigazione. 2.3. L'unitarietà di visione, di sistema e di sanzione.*

*Premessa. Un inquadramento generale della materia*

L'analisi storica ha già permesso di cogliere i tratti distintivi del diritto penale della navigazione quale comparto “speciale”, preposto alla tutela di una molteplicità di beni giuridici, al cui interno spicca un'omogeneità nella disciplina sanzionatoria, con tipizzazioni comuni alle diverse ipotesi di esercizio della navigazione.

Invero, il Codice della navigazione esprime una più generale “visione unitaria” (con un impianto caratterizzato dalla fusione di aspetti civilistici, amministrativistici, processuali e penalistici) che impone la costante riferibilità dei precetti contenuti nella parte III alle norme precedenti, regolanti il fatto tecnico del “navigare”, anche in virtù della presenza di alcune importanti “norme penali in bianco”.



Ma la codificazione legislativa estrinseca, altresì, una sostanziale “autonomia” del diritto penale della navigazione, le cui principali disposizioni sono collocate emblematicamente in un *corpus normativo* separato, che, tuttavia, non abdica ai principi ed alla dogmatica dell’ordinaria materia penale e, dunque, ai contenuti del codice penale.

Una più ampia autonomia, invero, si riflette nel principio di autoregolamentazione sancito dal primo articolo del Codice della navigazione, nel quale si rinviene un postulato analogico in grado di subordinare l’operatività del diritto comune al pregiudiziale coinvolgimento delle fonti proprie della materia, anche se gerarchicamente di rango inferiore, con una serie di interessanti rilievi proprio rispetto alla disciplina penale ed “eccezionale”.

Oltre all’“autonomia” ed alla “specialità” il diritto penale della navigazione manifesta, come premesso, un ulteriore carattere, ovvero una stretta “complementarietà” rispetto all’ordinaria materia penale, i cui principi fondamentali vengono integrati da prescrizioni di analogia portata generale, aventi, tuttavia, non di rado, natura derogatoria.

La medesima tradizionale sistematica dei reati nella navigazione, pur richiamando formalmente classificazioni in uso alla dogmatica penalistica, se ne discosta con opzioni interpretative difformi che impongono un ripensamento di tali categorie per una nuova e diversa loro denominazione.

Poiché il comparto penale della navigazione presente nel Codice non ha subito, in oltre settanta anni di storia, mutamenti significativi (salvo interventi di depenalizzazione) ed il raccordo con la disciplina penale ordinaria si è rivelato, e si conserva, a tratti “ambiguo”, si è qui tentata una prima “rilettura” della parte III del Codice in una chiave ermeneutica quantomeno attualizzante.

Il diritto penale della navigazione, peraltro, non si esaurisce nel novero delle disposizioni presenti nel Codice della navigazione e nel Codice penale e, dunque, nel continuo, stimolante, intreccio tra i due testi legislativi, ma si compone anche di una normativa esterna realmente “eccezionale”, integrante un sottosistema interno al diritto della navigazione, che sarà oggetto di separata trattazione.

### *1. Il diritto penale della navigazione dal punto di vista sistematico*

Il diritto penale della navigazione è un ramo del diritto pubblico della navigazione (che comprende anche il diritto amministrativo, internazionale, processuale e del lavoro), in cui si rinvencono norme a carattere sanzionatorio poste a tutela di importanti beni giuridici quali la sicurezza della navigazione, la tranquillità della vita a bordo, il rispetto degli ordini dell'autorità e della legge di bandiera, l'incolumità delle persone, la salvaguardia dell'ambiente circostante, ma non solo.

La materia può avere un duplice inquadramento in quanto partecipa, al contempo, del diritto penale e di quello della navigazione, ma al suo interno i reati non sono artificialmente distinti, poiché godono di un riconoscimento universale, essendo intimamente caratterizzati "dal fatto tecnico del navigare".

A livello sostanziale l'illecito si traduce in un atto che offende gravemente il regolare e sicuro svolgimento della navigazione e delle attività connesse<sup>1</sup> e tutte le norme penali che traggono ragione della loro esistenza dalla navigazione rientrano nel novero del diritto penale della navigazione, la cui fonte principale è costituita, come visto, dalla parte terza del Codice del 1942<sup>2</sup>.

Non si tratta, tuttavia, dell'unico testo cui poter fare riferimento, in quanto la materia tende allo sconfinamento e riconosce ulteriori fonti regolatrici (codicistiche ed extra codicistiche): il diritto penale della navigazione, infatti, si compone anche di quelle disposizioni che, pur essendo collocate nel codice penale, hanno nella navigazione il proprio elemento catalizzatore: si pensi, per esempio, alla fattispecie di naufragio o disastro aereo (la cui ipotesi base è descritta nell'art. 428 c.p., mentre quella colposa deriva dal combinato disposto degli artt. 428-449 c.p.); senza dimenticare le disposizioni penali contenute nei rego-

---

<sup>1</sup> S. CORRIERI, *Il sistema penale della navigazione*, cit., p. 11.

<sup>2</sup> Parte rubricata «Disposizioni penali e disciplinari», a sua volta divisa in due libri. Mentre il secondo libro individua le disposizioni disciplinari, il primo libro concerne propriamente le disposizioni penali ed è ripartito, a sua volta, in quattro titoli: il primo è dedicato alle disposizioni generali, il secondo ai delitti, il terzo alle contravvenzioni e il quarto alle disposizioni processuali.

lamenti che si occupano esclusivamente della navigazione marittima, interna e aeronautica<sup>3</sup>.

I reati della navigazione possono essere intesi secondo due diverse accezioni, l'una di tipo «formale», l'altra di carattere «sostanziale»: in base alla prima, che si fonda sulla collocazione topografica unitaria, i reati della navigazione sono quelli previsti nella parte terza (titolo II e III) del Codice della navigazione e regolati dalle disposizioni generali dettate nel titolo I; in senso sostanziale, invece, rientrano nel comparto in esame tutti quegli illeciti penali che – disseminati nei codici e nella legislazione speciale – presentano un'offensività riconducibile al fenomeno della navigazione<sup>4</sup>.

In ciò si concreta il diritto penale della navigazione, comprensivo, quindi, di tutti i reati che hanno per teatro la navigazione aerea, marittima o interna e che, dunque, sono necessariamente localizzati in un preciso ambiente e non sarebbero concepibili altrove.

### *1.1. Reati «propri» e «impropri» della navigazione: aporie e antinomie nella contrapposizione tra classiche categorie penalistiche e peculiari tipi di illecito*

Nell'indagare la tipologia delle singole fattispecie, esiste una tradizionale distinzione, elaborata dagli studiosi del diritto della navigazione: quella tra «reati propri» e «reati impropri»; tale duplice inquadramento non è una novità per il penalista, ma acquista autonomo significato nell'ambito di cui ci stiamo occupando.

Numerosi reati della navigazione sono “propri” in senso funzionale, potendo essere commessi solo da chi possiede una data qualifica od occupi una certa posizione giuridica o di fatto, idonee a fondare una speciale relazione tra il soggetto agente e l'interesse tutelato (si pensi

---

<sup>3</sup> La materia è integrata dalle norme contenute nel libro quinto del Regolamento per la navigazione marittima (artt. 498-514 del d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328) e nella parte terza del Regolamento per la navigazione interna (artt. 150-156 del d.P.R. 28 giugno 1949, n. 631). In passato rilevava anche il Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione aerea (R.D. 11 gennaio 1925, n. 356), in seguito abrogato, che conteneva alcune disposizioni penali (artt. 279-284).

<sup>4</sup> T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., p. 1193.

all'armatore, al comandante, ai membri dell'equipaggio); ma il concetto di «reato proprio» assume, qui, anche una diversa connotazione, indicando figure di illecito specifiche della navigazione, alle quali non corrisponde alcuna fattispecie prevista dal codice penale o da altra legge penale (ad esempio, il delitto di diserzione *ex art.* 1091 cod. nav.; il delitto di falsa rotta *ex art.* 1140 cod. nav. e quello di sbarco o abbandono arbitrario di persona *ex art.* 1155 cod. nav. o, ancora, l'ammutinamento dell'equipaggio *ex art.* 1105 cod. nav. e l'abbandono di nave o aeromobile in pericolo *ex artt.* 1097-1098 cod. nav.).

L'assoluta mancanza di previsione, da parte del diritto penale, degli elementi materiali del fatto costitutivo sta a indicare che l'interesse tutelato dalla norma è un interesse *particolare* ed *esclusivo* della navigazione ed è, quindi, in quest'ottica che rileva l'accezione di "proprio". Per contro, sono reati «impropri» quelli che coincidono con fattispecie delittuose già previste nel codice penale o desumibili dalla legge penale, ma che rappresentano una specializzazione della tutela, con conseguente modifica sul piano sanzionatorio, in ragione delle particolari esigenze della navigazione<sup>5</sup>.

Si pensi all'art. 1104 cod. nav. che tipicizza l'offesa in danno del comandante, di un ufficiale, di un sottufficiale o di un graduato: tale complessa fattispecie costituisce una forma di oltraggio al pubblico ufficiale e intende salvaguardare la gerarchia di bordo<sup>6</sup>; oppure al caso di

---

<sup>5</sup> G. LEONE, *Considerazioni sulla sistematica del diritto penale della navigazione*, cit., p. 116; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, cit., p. 126; D. VIDALI, *Diritto penale della navigazione*, cit., p. 987; P.P. RIVELLO, *Diritto penale della navigazione*, cit., p. 88; E. SPASIANO, *Diritto penale della navigazione*, cit., p. 239. Tale classificazione è stata recepita anche dalla dottrina penalistica: per tutti v. T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., p. 1196.

<sup>6</sup> Art. 1104 cod. nav. (Offesa in danno del comandante, di un ufficiale o sottufficiale o di un graduato):

«Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che offende l'onore o il prestigio di un superiore, in presenza di lui e a causa o nell'esercizio delle di lui funzioni, è punito con la reclusione da sei mesi a due anni.

La stessa pena si applica a chi commette il fatto mediante comunicazione telegrafica o telefonica, o con scritto o disegno, diretti al superiore, e a causa delle di lui funzioni.

rapina od estorsione sul litorale della Repubblica da parte dell'equipaggio (art. 1137 cod. nav.) che delinea, per dettato normativo, un'ipotesi speciale rispetto ai fatti previsti negli artt. 628 e 629 cod. pen., unita con le stesse pene previste per la pirateria (art. 1135 cod. nav.)<sup>7</sup>. Invero, anche quest'ultima, che sanziona pesantemente atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera e del suo carico, ovvero atti di violenza contro persone imbarcate a scopo di depredazione, è correlabile, a seconda delle note modali descritte, al furto, alla rapina o all'estorsione.

La distinzione dottrinale tra «reati propri» e «reati impropri» della navigazione si coglie, dunque, dal punto di vista sistematico ed esprime, in relazione al contenuto tipico delle incriminazioni, l'originalità della tutela predisposta e la matrice esclusiva dell'interesse tutelato<sup>8</sup>.

Invero, tale inquadramento (finora mai messo in discussione) risulta assai problematico ed esprime una evidente disarmonia nel rapporto tra

La pena è della reclusione da uno a tre anni, se l'offesa consiste nell'attribuzione di un fatto determinato.

Le pene sono aumentate fino a un terzo quando il fatto è commesso con violenza o minaccia, ovvero quando l'offesa è recata in presenza di una o più persone.

Se il fatto è commesso da un passeggero contro il comandante, un ufficiale o un sottufficiale della nave ovvero contro il comandante o un graduato dell'aeromobile, qualora non costituisca un più grave reato, si applicano le disposizioni precedenti, ma le pene sono diminuite in misura non eccedente un terzo».

Da notare che, se ricorre la minaccia, la norma si allinea a quella contemplata nell'art. 189 del codice militare di pace, relativo all'insubordinazione. L'ultimo comma, invece, identifica quale soggetto attivo il passeggero e, in tal caso, il reato è sussidiario, in quanto la sua azione, se rivolta contro il comandante nelle sue funzioni di pubblico ufficiale, può integrare gli estremi del più grave reato di cui all'art. 341 *bis* c.p.

<sup>7</sup> L'art. 1137 cod. nav. punisce fatti di rapina od estorsione commessi sul litorale dall'equipaggio, che si avvale della sua esperienza facilitando così l'esecuzione del delitto e rendendo più difficile la difesa pubblica o privata. Il rinvio alle ipotesi di cui agli artt. 628 e 629 c.p. fa sì che la fattispecie in commento condivida i medesimi elementi costitutivi dei reati richiamati, dai quali si distingue per le qualità personali degli autori e per il particolare ambiente fisico in cui il fatto viene commesso. L'ipotesi base, posta a carico del comandante o dell'ufficiale, prevede la reclusione da dieci a venti anni; pena diminuita in misura non eccedente un terzo se il soggetto attivo è un altro membro dell'equipaggio e ridotta fino alla metà se si tratta di estranei.

<sup>8</sup> T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., p. 1196; C. DE VINCENTIIS, *Reati marittimi ed aeronautici*, cit., p. 939.

le classiche categorie penalistiche e quelle elaborate in ambito navigazionista; problemi evidenti si pongono nel caso del reato di diserzione (art. 1091 cod. nav.), che – alla luce di quanto detto – manifesta una doppia natura “propria”, sia sotto il profilo del soggetto agente, che dell’obiettività giuridica (ma lo stesso dicasi nei casi in precedenza richiamati di falsa rotta e sbarco o abbandono arbitrario di persona – fattispecie che identificano, entrambe, quale unico soggetto attivo il comandante della nave o dell’aeromobile).

È, dunque, il caso di riconsiderare la distinzione «reato proprio» / «reato improprio» ed ideare classificazioni meno ambigue, per evitare fuorvianti coincidenze terminologiche; più in generale, pare comunque censurabile l’elaborazione di una partizione sistematica così netta, in quanto la complessità che contraddistingue l’interazione tra reati della navigazione e legge penale comune offre poche certezze ed impone catalogazioni meno riduttive.

La dottrina ha, infatti, rilevato che, in alcune ipotesi, il carattere «proprio» non dipende tanto dalla peculiarità del bene giuridico sotteso, ma dal fatto che il reato reprime atti normalmente irrilevanti; così, ad esempio, la fattispecie di complotto contro il comandante (art. 1108 cod. nav.) sanziona – in deroga all’art. 115 c.p.<sup>9</sup> – il mero accordo di tre o più membri dell’equipaggio per commettere un delitto contro la vita, l’incolumità personale, la libertà individuale o l’esercizio dei poteri del comandante<sup>10</sup>.

Analoga previsione si rinviene all’art. 1139 cod. nav. «Accordo per impossessarsi della nave o dell’aeromobile», che punisce, per l’appunto, il *pactum sceleris* siglato fra tre o più componenti dell’equipaggio al fine di compiere il delitto di impossessamento della nave o dell’aeromobile. Da notare che, in entrambe le fattispecie, la tipizzazione soggettiva è circoscritta, riguardando, oltre ai partecipi dell’accordo, coloro che ne furono promotori, organizzatori o capi (per i quali la pena è aumentata fino a un terzo). Nel solo caso di complotto contro il comandante, se un componente dell’equipaggio, avendo notizia dell’accordo, omette di darne avviso, verrà punito con la reclusione fino a un anno.

---

<sup>9</sup> Si tratta di deroga ammessa stante l’espresso *incipit* del citato articolo («salvo che la legge disponga altrimenti»).

<sup>10</sup> T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., p.1197.

Nondimeno, la pena da applicare sarà in ogni caso inferiore alla metà di quella stabilita per il delitto al quale si riferisce l'accordo.

Le fattispecie in esame, quali reati di pericolo a consumazione anticipata, hanno finalità spiccatamente preventive, sanzionando la volontà convergente, di almeno tre persone, verso l'obiettivo di realizzare l'impossessamento del mezzo oppure un delitto in danno del comandante. Ambedue i reati si consumano nel momento in cui le soggettive determinazioni si traducono in una concorde risoluzione d'agire idonea a ledere il bene protetto, senza che il delitto venga poi commesso<sup>11</sup>.

È indubbio che, in questi casi, il legislatore ha ritenuto il contesto della navigazione un fattore di rischio particolarmente significativo, tanto da giustificare una anticipazione della tutela penale normalmente esclusa.

Rispetto al controverso tema della "classificazione", vi è anche da dire che alcuni reati «impropri» identificano ipotesi criminose che, seppur riconducibili a fattispecie già esistenti, assumono una connotazione offensiva non solo speciale, ma spiccatamente originale che ne condiziona l'applicabilità: l'omissione di soccorso *ex art.* 1113 cod. nav. e l'omissione di assistenza a navi o persone in pericolo (art. 1158 cod. nav.) si sovrappongono all'omissione di soccorso di cui all'art. 593 c. 2 c.p., ma sono, al contempo, caratterizzate da peculiari presupposti dell'omesso intervento assistenziale, che rendono la condotta punibile

---

<sup>11</sup> Si tende a negare l'ammissibilità del tentativo di cui all'art. 56 c.p. in considerazione del fatto che, in questi casi, la configurazione tipica dell'illecito determina una significativa anticipazione della soglia di punibilità. Diversamente opinando, verrebbe incriminato "il pericolo di un pericolo", con un inaccettabile arretramento della tutela ad una fase che non realizza ancora l'offesa (in merito alla natura dei reati-accordo quali ipotesi derogatorie dell'art. 115 c.p. e alla loro incompatibilità rispetto alla forma tentata, cfr. F. BRICOLA, *Cospirazione politica mediante accordo o associazione*, in *Enc. dir.*, XI, 1962, p. 124; P.P. RIVELLO, *L'incriminazione del militare della guardia di finanza responsabile dei reati di cui all'art. 3 l. 9 dicembre 1941, n. 1383*, in *Cass. pen.*, 11, 1999, p. 3294. *Amplius* B. ROMANO, *Le apparenti deroghe all'art. 115 c.p. alla luce del principio di specialità e le differenze tra accordo non punibile, concorso di persone e reato associativo*, in *Cass. pen.*, 12, 1997, p. 3391 ss. In giurisprudenza, da ultimo, *Cass. pen.*, I, 6 giugno 2019, n. 37820, in *Diritto & Giustizia* dd. 13 settembre 2019).

anche a titolo di colpa (cfr. artt. 1113-1124 cod. nav. ed art. 1158 c. 3 cod. nav.)<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> A tal proposito può essere necessario un raffronto testuale tra fattispecie.

L'art. 593 c.p. (Omissione di soccorso) prevede che:

«Chiunque, trovando abbandonato o smarrito un fanciullo minore degli anni dieci, o un'altra persona incapace di provvedere a sé stessa, per malattia di mente o di corpo, per vecchiaia o per altra causa, omette di darne immediato avviso all'Autorità, è punito con la reclusione fino a un anno o con la multa fino a 2.500 euro.

Alla stessa pena soggiace chi, trovando un corpo umano che sia o sembri inanimato, ovvero una persona ferita o altrimenti in pericolo, omette di prestare l'assistenza occorrente o di darne immediato avviso all'Autorità.

Se da siffatta condotta del colpevole deriva una lesione personale, la pena è aumentata; se ne deriva la morte, la pena è raddoppiata».

Secondo l'art. 1113 cod. nav. (Omissione di soccorso):

«Chiunque, nelle condizioni previste negli articoli 70,107, 726, richiesto dall'autorità competente, omette di cooperare con i mezzi dei quali dispone al soccorso di una nave, di un galleggiante, di un aeromobile o di una persona in pericolo, ovvero all'estinzione di un incendio, è punito con la reclusione da uno a tre anni». L'ipotesi colposa è espressamente sanzionata dall'art. 1124 cod. nav. (Delitti colposi) con la riduzione della pena alla metà.

Per contro, l'art. 1158 cod. nav. (Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo) stabilisce quanto segue:

«Il comandante di nave, di galleggiante o di aeromobile nazionali o stranieri, che omette di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo a norma del presente codice, è punito con la reclusione fino a due anni.

La pena è della reclusione da uno a sei mesi, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

Se il fatto è commesso per colpa, la pena è della reclusione fino a sei mesi; nei casi indicati nel comma precedente, le pene ivi previste sono ridotte alla metà».

L'obbligo di assistenza a nave o aeromobile in pericolo è un obbligo giuridico al quale può derogarsi solo ed esclusivamente se la nave soccorritrice corre grave rischio per sé stessa, il suo equipaggio e i suoi passeggeri; l'accorrere per prestare assistenza è condizionato dal prevedere un utile risultato e salvo che l'assistenza sia prestata da altri in situazioni più idonee o simili (cfr. art. 489 cod. nav. – Obbligo di assistenza).



## *1.2. Spunti per un più attuale inquadramento di una controversa partizione: profili definitivi e sostanziali*

### *1.2.1. L'inidoneità dell'accezione «reato proprio» nel contesto del sistema navigazionista e l'individuazione di una autonoma classificazione per esprimere l'originalità della tutela*

L'importanza della sistematica dei reati connessi alla navigazione e la portata della loro estensione è stata rimarcata da Giovanni Leone, il quale, all'interno di uno scritto che costituisce ancora oggi un punto di riferimento imprescindibile per lo studio della materia, affermò che era necessario contemperare due opposte esigenze: non appesantire la materia con un eccesso di norme penalistiche con la conseguente svalutazione del diritto penale comune, che invece «deve restare la matrice dei diritti penali speciali», regolando, però, al contempo, «tutte quelle particolari situazioni offerte dalla materia della navigazione che il legislatore penale non ha considerato per la mancanza di specifiche sollecitazioni o per il presupposto rinvio al codice marittimo»<sup>13</sup>.

La citazione focalizza l'attenzione sulla categoria del «reato proprio» così come elaborata all'interno del diritto penale della navigazione (per collocare illeciti in cui vi è una precipua violazione di interessi della navigazione, senza che si profili l'offesa a beni giuridici d'indole comune) e suscita una doverosa riflessione rispetto al tradizionale inquadramento dogmatico del «reato proprio» offerto, invece, dal diritto penale comune, non solo per marcare il distinguo tra identiche locuzioni dal differente contenuto semantico, ma anche in ragione della massiccia presenza di delitti «esclusivi» della navigazione che esprimono una particolare connessione tra l'interesse tutelato e la posizione rivestita dal soggetto attivo.

L'assenza di riferimenti codicistici idonei a circoscrivere la fattispecie tipicamente propria ha sollecitato la dottrina nell'elaborare tutta una serie di teorizzazioni, anche se la definizione che più di frequente si rinviene è quella per cui l'identificazione della lesione penalmente rile-

---

<sup>13</sup> G. LEONE, *Considerazioni sulla sistemazione del diritto penale della navigazione*, cit., p. 115.

vante si interseca con vincoli di natura funzionale che caratterizzano l'agente; un «reato proprio» che attiene, dunque, a un soggetto qualificato e che si pone in termini speculari rispetto al c.d. «reato comune», commissibile da «chiunque»<sup>14</sup>. Parte della dottrina ha precisato ulteriormente la partizione, circoscrivendo la categoria dei reati propri per riferirla unicamente a quelle ipotesi in cui la qualifica si inserisce, quale elemento specializzante, in una preesistente fattispecie base comune; secondo questa impostazione il reato proprio è quell'illecito caratterizzato da un requisito positivo, speciale di “soggettività”, cui si affianca un modello parallelo realizzabile da chiunque<sup>15</sup>.

Diversa suddivisione è stata elaborata da chi, invece, distingue tra «reati comuni» e «reati speciali», riconoscendo, in questi ultimi, una caratterizzazione dettata dall'esistenza di precise condizioni subiettive od obiettive. Si definiscono, infatti, “speciali” tutti quei reati che impongono in capo al soggetto attivo una determinata qualità (o vincolo di subiezione personale), ma anche quei reati che, presupponendo un vincolo di sudditanza generale, costituiscono violazioni di particolari doveri verso la pubblica autorità<sup>16</sup>. È poi all'interno del *genus* «reati speciali» che si possono separare i «propri» dagli «impropri», a seconda che il

---

<sup>14</sup> Si tratta di una terminologia già adottata dal diritto romano (i cc.dd. *crimina propria* contrapposti ai *crimina communia*) e dalla dottrina classica (v. per tutti, F. CARRARA, *Programma del corso di diritto criminale, Parte generale*, Firenze, 1897, § 52). Da notare che, nel Codice della navigazione, il maggior numero di reati comuni si rinviene all'interno del Capo IV concernente i delitti contro la sicurezza della navigazione (artt. 111-1125 cod. nav.); alcune fattispecie di reato comune sono contenute anche nel Capo V, tra i delitti contro la fede pubblica (es. artt. 1128-1131 cod. nav.) e nel successivo Capo VI, tra i delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico (es. artt. 1141, 1146 e 1147 cod. nav.).

<sup>15</sup> G. MARINI, *Lineamenti del sistema penale*, Torino, 1988, p. 598. L'Autore distingue i “reati propri in senso normativo” (che presentano una parallela fattispecie comune) dai “reati a soggettività ristretta o di mano propria” (che, pur non presentando una ipotesi base comune, si caratterizzano per specifici e ulteriori requisiti di legittimazione, quali, ad esempio, la necessità di una esecuzione personale). L'ulteriore distinzione tra reati “propri” e “pseudo propri” si rinviene anche in A. FIORELLA, *Sui rapporti fra bene giuridico e le particolari condizioni personali*, in A.M. STILE (a cura di), *Bene giuridico e riforma della parte speciale*, Napoli, 1985, p. 193.

<sup>16</sup> V. MANZINI, *Trattato di diritto penale italiano*, I, Torino, 1908, p. 355.

fatto, in difetto della condizione, non costituisca reato oppure integri un reato comune<sup>17</sup>.

Richiamandosi direttamente a quest'ultima precisazione, vi è chi, ancora, ha differenziato i «reati propri in senso puro» dai «reati propri in senso lato»: nei primi il possesso della qualifica fonderebbe la punibilità del fatto, diversamente, nei secondi, la stessa qualifica rileverebbe unicamente sul piano del mutamento del titolo del reato<sup>18</sup>.

Altri studiosi, mutuando il concetto di 'legittimazione' ad agire (di matrice processual-civilistica) per riferirlo al compimento di una condotta illecita, ritengono di distinguere, all'interno dei reati propri, le ipotesi in cui l'illiceità della condotta è direttamente legata al possesso della qualifica normativa, dai casi in cui essa dipende, piuttosto, da una situazione di fatto, la cui presenza determina l'insorgere in capo al soggetto di particolari obblighi giuridici<sup>19</sup>.

Nella ricchezza di opzioni interpretative sui tipi di reato proprio, vi è chi suggerisce un'ulteriore *summa divisio*, quella tra «reati propri non esclusivi» (dove il fatto, in assenza della qualifica soggettiva, rimane illecito), «reati propri semiesclusivi» (in cui il fatto, privo di qualifica, integra un diverso titolo di reato) e «reati propri esclusivi» (fatti penalmente irrilevanti in assenza della qualifica soggettiva)<sup>20</sup>.

Già sulla scorta di questo breve *excursus* è chiaro che la medesima partizione "proprio" / "comune" – "improprio", variamente declinata dalla dottrina penalistica italiana, presenta un significato giuridico intimo e peculiare e non è esportabile, nemmeno sul piano puramente terminologico, per definire i reati della navigazione dal punto di vista dell'originalità o meno della tutela apprestata.

Mutuando le categorie dogmatiche dall'affine ambito militare avrebbe forse più senso discutere di «reati esclusivi della navigazione» ogniqualvolta il fatto nei suoi elementi costitutivi non è nemmeno in

<sup>17</sup> V. MANZINI, *Trattato di diritto penale italiano*, cit., p. 578.

<sup>18</sup> G. FIANDACA, E. MUSCO, *Diritto Penale, Pt. gen.*, 7<sup>a</sup> ed., Bologna, 2014, p. 213.

<sup>19</sup> A. PAGLIARO, *Principi di diritto penale, Pt. gen.*, 8<sup>a</sup> ed., Milano, 2003, p. 167; ID., *Il concorso dell'estraneo nei delitti contro la Pubblica Amministrazione*, in *Dir. pen. proc.*, 8, 1995, p. 975.

<sup>20</sup> F. MANTOVANI, *Diritto Penale, Pt. gen.*, 10<sup>a</sup> ed., Padova, 2017, p. 373; F. PALAZZO, *Corso di diritto penale, Pt. gen.*, 6<sup>a</sup> ed., Torino, 2016, p. 233.

parte previsto come reato dalla legge penale comune, per poi, eventualmente, selezionare al loro interno le fattispecie realmente “proprie” sotto il profilo soggettivo-funzionale<sup>21</sup>.

Ciò detto, i *reati funzionalmente propri* previsti nel Codice della navigazione (in cui, e non è forse un caso, si riscontra spesso una “doppia natura propria”) si ripartono in ulteriori, ben distinti, filoni: vi sono i reati propri del comandante o dei membri dell’equipaggio, fondati sulla posizione di garanzia rivestita per tutelare il sicuro svolgimento della navigazione (si pensi all’«Abbandono abusivo di comando» *ex art. 1116 cod. nav.*; o all’art. 1118 cod. nav. «Abbandono del posto» da parte dell’equipaggio); i reati ugualmente propri, ma volti ad assicurare il vincolo di dipendenza gerarchica che contrassegna la dinamica dei rapporti “interni” (ad esempio, le già menzionate ipotesi di diserzione, ammutinamento e complotto contro il comandante); i reati, sempre propri, diretti a preservare il vincolo di soggezione “esterna” nei confronti dell’autorità (come nel caso del «Rifiuto di obbedienza a nave da guerra» *ex art. 1099 cod. nav.*)<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> V. art. 37 c. 2 codice penale militare di pace: «È reato esclusivamente militare quello costituito da un fatto che, nei suoi elementi materiali costitutivi, non è, in tutto o in parte, preveduto come reato dalla legge penale comune». A titolo esemplificativo, si rinvia alla disciplina prevista dagli artt. 148-150 per il reato di diserzione (analoghe previsioni sanzionatorie si rinvengono negli artt. 143-150 del Codice penale militare di guerra). Per quanto riguarda l’origine storica del concetto, la sua elaborazione viene attribuita a P. VICO, *Il reato esclusivamente militare*, in *Riv. dir. proc. pen. mil.*, 1935, p. 5 ss., ID., *Diritto penale militare*, in *Enc. dir. pen.*, diretta da E. PESSINA, XI, Milano, 1908, p. 152-153; anche se è stata successivamente criticata da parte della dottrina (S. MAROTTA, *Funzione e limiti dell’art. 37 c.p.m.p.*, in *Rassegna giust. mil.*, 1988, p. 541).

<sup>22</sup> L’analisi di queste fattispecie e la necessità di identificare un criterio sostanziale per classificare un reato come “proprio” induce a richiamare la *Sonderrechtsgut* (o “teoria del bene giuridico proprio”) di matrice tedesca, impostazione dogmatica che fa leva sulla peculiare natura del bene giuridico: essa, partendo dalle critiche mosse alle teorie della ‘norma propria’ e della “fattispecie propria”, ritiene, infatti, che la qualifica soggettiva non è preponderante rispetto all’interesse tutelato, nel senso che non costituisce un indice di riconoscimento dello stesso, ma è, invece, il bene giuridico il *prius* logico per l’identificazione del soggetto attivo. Si tratta di una teorizzazione che opera una inversione metodologica: l’imposizione di obblighi in capo solo a una cerchia di soggetti non trae, infatti, la sua origine dalla norma, o dalla fattispecie, ma dall’esistenza di

*1.2.2. I reati funzionalmente «propri» previsti nel Codice della Navigazione e il concorso dell'extraneus: distinguo e deroghe nella disciplina speciale rispetto all'articolo 117 c.p.*

La presenza di un gran numero di reati a soggettività ristretta all'interno del Codice della navigazione ha indotto il legislatore a dettare una espressa disciplina per l'ipotesi di concorso dell'*extraneus* nel reato proprio in conformità con l'art. 117 c.p.

È stata, quindi, prevista un'analoga previsione di responsabilità concorsuale per i soggetti sprovvisti della qualifica che, invece, caratterizza i destinatari del precetto. L'art. 1081 cod. nav. stabilisce, infatti, che

Fuori del caso regolato nell'art. 117 del codice penale, quando per l'esistenza di un reato previsto dal presente codice è richiesta una particolare qualità personale, coloro che, senza rivestire tale qualità, sono concorsi nel reato, ne rispondono se hanno avuto conoscenza della qualità personale inerente al colpevole.

Tuttavia, il giudice può diminuire la pena rispetto a coloro per i quali non sussiste la predetta qualità.

Molto si è disquisito sulla validità della norma in questione, ritenuta da alcuni pleonastica<sup>23</sup>.

---

beni giuridici particolarmente rilevanti. In sostanza è dal bene che consegue la qualifica e dalla qualifica deriveranno, poi, i doveri connessi. L'immediato punto di riferimento per l'interprete si sostanzia, quindi, nel bene giuridico tutelato da queste fattispecie: è, infatti, la sua particolare natura a consentire che la lesione intervenga solo ad opera di soggetti "legittimati", gli unici in grado di poterlo realmente aggredire. Il fondamento della punibilità viene, così, sostanzialmente ravvisato nella violazione di un sotteso "rapporto fiduciario", che ben connota anche l'ambito navigazionista soprattutto in relazione a beni quali «la polizia di bordo e della navigazione» e «l'autorità di bordo» (per l'individuazione dei tratti salienti della teoria del bene giuridico v. G.P. DEMURO, *Il bene giuridico proprio quale contenuto dei reati a soggettività ristretta*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, II, 1998, p. 864. Per la reinterpretazione del concetto di "affidamento" da parte della dottrina italiana si rinvia a A. GULLO, *Il reato proprio. Dai problemi tradizionali alle nuove dinamiche d'impresa*, Milano, 2005, p. 28; E. VENAFRO, *Reato proprio*, in *Dig. disc. pen.*, XI, Torino, 1996, p. 341).

<sup>23</sup> P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, cit., p. 133; C. DE VICENTII, *Reati marittimi ed aeronautici*, cit., p. 940.

Se è pur vero che la funzione sistematica dell'art. 1081 cod. nav. è la medesima dell'art. 117 c.p. (in favore della quale vige una clausola di riserva), un primo significativo distinguo è offerto dal fatto che la norma in esame non coinvolge tutti i reati della navigazione, ma si riferisce solo a quelli “funzionalmente propri” previsti nel Codice del 1942<sup>24</sup>.

Un'ulteriore differenza con l'art. 117 c.p. consiste nel fatto che tale norma regola il caso in cui intervenga il *mutamento* del titolo di un reato (imputabile a più soggetti) per effetto delle *qualità personali del colpevole* o dei *rapporti fra colpevole ed offeso*, mentre l'art. 1081 cod. nav. descrive la diversa ipotesi in cui l'*esistenza* stessa di un reato del Codice della navigazione (nel quale l'*extraneus* concorre) discenda dalla «qualità personale» del soggetto attivo (e unicamente da questa, in quanto non si fa cenno alla relazione esistente tra soggetto agente e vittima)<sup>25</sup>.

In definitiva, nel primo caso, la qualità del soggetto comporta solo una diversa qualificazione giuridica di un fatto che, di per sé e ad altro titolo, costituisce comunque reato; diversamente, nell'ipotesi descritta nell'art. 1081 cod. nav., la qualità personale è determinante ai fini dell'esistenza dell'illecito, che altrimenti sarebbe penalmente irrilevante. Il fatto tipico non può, dunque, assumere alcuna connotazione offensiva in difetto della qualifica e ciò può far ritenere che l'art. 1081 cod. nav. abbracci soltanto i reati a soggettività ristretta che siano al contempo «reati propri» (o esclusivi) della navigazione (oltretutto regolati nel solo Codice della navigazione), non presentando alcun aggancio con figure criminose contemplate altrove.

Altro dato significativo: ai sensi dell'art. 1081 cod. nav., l'estraneo sarà responsabile a titolo di concorso *se ha avuto conoscenza* della qua-

---

<sup>24</sup> Utile, anche in questo caso, il raffronto testuale tra norme. L'art. 117 c.p. (Mutamento del titolo di reato per taluno dei concorrenti) prevede quanto segue:

«Se, per le condizioni o le qualità personali del colpevole, o per i rapporti tra il colpevole e l'offeso, muta il titolo del reato per taluno di coloro che vi sono concorsi, anche gli altri rispondono dello stesso reato.

Nondimeno, se questo è più grave, il giudice può, rispetto a coloro per i quali non sussistono le condizioni, le qualità o i rapporti predetti, diminuire la pena».

<sup>25</sup> Si pensi al caso in cui un cittadino comune istighi un membro dell'equipaggio della nave a compiere diserzione *ex art. 1091 cod. nav.*

lità personale inerente al colpevole, così confermando il criterio generale secondo cui la qualifica soggettiva rientra nell'oggetto del dolo<sup>26</sup>.

Da ciò è possibile inferire che, rispetto a tale prescrizione, l'art. 117 c.p. costituisce un'ipotesi derogatoria: quest'ultima norma, infatti, è stata interpretata nel senso di fondare una responsabilità per concorso a titolo di dolo anche nel correo estraneo che non abbia avuto contezza della particolare condizione soggettiva o del particolare rapporto che fa mutare il reato ascrivibile; in ossequio alla concezione unitaria del titolo di responsabilità concorsuale (affinché i singoli partecipi non rispondano di imputazioni diverse) si determina così un effetto estensivo dell'incriminazione in deroga ai principi generali.

Senonché, per ovviare a un trattamento sanzionatorio eccessivamente rigoroso e porre un correttivo a un'ipotesi di responsabilità oggettiva incostituzionale, la dottrina ammette l'applicazione della norma nel caso in cui vi sia la previa conoscenza da parte dell'*extraneus* della qualifica dell'*intraneus* o allorquando l'ignoranza o errore sull'esistenza della medesima qualifica sia dovuta a colpa<sup>27</sup>.

Sostanzialmente identiche risultano, invece, le due circostanze attenuanti contenute negli artt. 117 c.2 c.p. e 1081 c. 2 cod. nav.: entrambe prevedono che il giudice possa, in via facoltativa, diminuire la pena per coloro in capo ai quali non sussistono le condizioni o le qualità personali o i predetti rapporti.

---

<sup>26</sup> La conoscenza della qualità personale dell'agente rileva, tuttavia, anche nei reati colposi, in quanto l'art. 1081 cod. nav. non pone distinzioni di sorta in ordine all'elemento psicologico del reato. La soluzione non è priva di una sua logica, in quanto l'estensione del dovere cautelare all'estraneo non può non essere mediata, in un contesto particolare come quello della navigazione caratterizzato da obblighi di prudenza e perizia professionale, dalla conoscenza della qualifica rivestita dall'agente "intraneo", sulla quale poggia in definitiva l'assunzione di tali obblighi (T. PADOVANI, *Diritto penale della navigazione*, cit., p. 1201).

<sup>27</sup> G. FIANDACA, E. MUSCO, *Diritto Penale, Pt. gen.*, cit., p. 548; D. PULITANÒ, *Diritto penale*, 7<sup>a</sup> ed., Torino, 2017, p. 425; G. MARINUCCI, E. DOLCINI, G.L. GATTA, *Manuale di Diritto penale, Pt. gen.*, 8<sup>a</sup> ed., Milano, 2019, p. 466-467; S. CANESTRARI, L. CORNACCHIA, G. DE SIMONE, *Manuale di diritto penale, Pt. gen.*, 2<sup>a</sup> ed., Bologna, 2017, p. 824; M. PELISSERO, *Il concorso nel reato proprio*, Milano, 2004, p. 34; ID., *Consapevolezza della qualifica dell'intraneus e dominio finalistico sul fatto nella disciplina del mutamento del titolo del reato*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1996, p. 328.

*1.2.3. I reati «impropri» della navigazione, rectius «non esclusivi» della navigazione. Fattispecie autonome di reato tra peculiarità e indicazioni normative censurabili*

Esaurita l'indagine sul reato proprio sia nel contesto del diritto penale comune che in ambito navigazionista, occorre dare nuovo inquadramento al complesso dei «reati impropri», che potrebbe essere ridefinito, specularmente, quale insieme di reati «non esclusivi della navigazione», perché lesivi, oltre che di un interesse prevalente della stessa, anche di un interesse comune<sup>28</sup>.

Quest'ultima categoria di illeciti è, peraltro, particolarmente problematica anche sotto un ulteriore profilo: in alcuni casi il reato in esame ricalca esattamente il modello della corrispondente fattispecie comune, che viene espressamente richiamata nella disposizione del Codice della navigazione (a titolo esemplificativo, si veda l'art. 1150 «Omicidio del superiore» in relazione all'art. 575 c.p.; l'art. 1151 «Omicidio preintenzionale, lesione e percossa del superiore» rispetto agli artt. 581-

---

<sup>28</sup> Anche in questo caso il rimando è al comparto dei reati militari: i già citati «reati esclusivamente militari» sono lesioni di servizio, sono fatti che, non formando oggetto del diritto comune, non possono confondersi con altre infrazioni (es. diserzione, abbandono di posto o di comando, mutilazione per esimersi dal servizio etc.); i reati «non esclusivamente militari» (od «oggettivamente militari»), invece, sono quelli nei quali la qualità militare del colpevole conferisce al fatto una speciale essenza giuridica e gli imprime un particolare aspetto, prevalente rispetto alla violazione del dovere comune che nel fatto stesso è compenetrata (per una più ampia disamina v. D. BRUNELLI, G. MAZZI, *Diritto penale militare*, 4<sup>a</sup> ed., Milano, 2007, p. 48 ss. Circa tale classica distinzione dottrinale è critico P.P. RIVELLO, *Lezioni di diritto penale militare*, 2<sup>a</sup> ed., Torino, 2012, p. 34 ss., il quale evidenzia come la nozione di reato obiettivamente militare risulti vaga, tecnicamente imprecisa e priva di una propria funzione caratterizzatrice, essendo a ben vedere obiettivamente militare – cioè militare quanto all'oggetto – anche il reato esclusivamente militare. Secondo l'Autore, per inquadrare questa seconda classe di delitti, sarebbe, dunque, più corretto il ricorso alla terminologia «reato militare plurioffensivo», in grado di coinvolgere, al contempo, interessi comuni e strettamente militari. Così già R. VENDITTI, *Il diritto penale militare nel sistema penale italiano*, Milano, 1997, p. 112).



584 c.p.; l'art. 1152 «Tratta e commercio di schiavi» in rapporto all'art. 601 c.p.)<sup>29</sup>.

Orbene, ci si può chiedere se tali disposizioni rappresentano figure autonome di reato ovvero ipotesi meramente circostanziali.

Con riferimento agli artt. 1150 e 1151 cod. nav. il modello della previsione è effettivamente tratteggiato in termini intrinsecamente circostanziali, dato il rapporto di specialità con il reato-base e la descrizione *per relationem* attraverso la formula «se il fatto previsto nell'art. [...] è commesso»; a fronte di tali elementi indiziari, si evidenzia, tuttavia, la collocazione autonoma in diversi articoli, rubricati con specifico *nomen iuris* e il fatto che lo stesso art. 1160 cod. nav., nel comminare determinate pene accessorie, si riferisce alla condanna «per il delitto previsto negli artt. 1150 [...], 1152-1153 [...] e per gli altri delitti previsti dal presente capo», suffragando testualmente l'autonomia delle rispettive figure criminose.

In termini di stretta comparazione, poi, l'art. 1122 cod. nav. considera come «aggravante» la circostanza che i delitti previsti dagli artt. 425 n. 3 e 428 c.p. siano commessi da «un componente dell'equipaggio di nave, galleggiante o aeromobile nazionali o stranieri [...] o da una persona comunque addetta ai servizi della navigazione marittima o aerea, avvalendosi delle sue funzioni». Tale precisa classificazione, in un'ipotesi perfettamente coincidente rispetto agli artt. 1150 e 1151 cod. nav., non può dirsi casuale e sembra confermare la differente scelta del legislatore, volta ad attribuire alle disposizioni contenute nel Capo VII la natura di reati autonomi<sup>30</sup>.

Infine, vi è da dire che molte delle fattispecie penali che attengono alla navigazione, sia quelle che descrivono «reati propri», che quelle che individuano «reati impropri» (secondo la vigente, controversa, distinzione), sono spesso delineate come *reati aggravati dall'evento*, pre-

---

<sup>29</sup> Altre fattispecie rilevanti sono: l'art. 1089 «Vilipendio della bandiera o di altro emblema dello Stato», che richiama gli artt. 291 e 292 c.p.; l'art. 1127 «Falsità ideologica nel ruolo d'equipaggio, nel giornale o nelle relazioni», che richiama l'art. 479 c.p.; l'art. 1137 «Rapina ed estorsione sul litorale della Repubblica da parte dell'equipaggio», con riferimento agli artt. 628 e 629 c.p.; l'art. 1141 c. 2 «Danneggiamento della nave o dell'aeromobile», in relazione all'art. 635 c.p.

<sup>30</sup> T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., p. 1198.

vedendo un aumento di pena per il verificarsi di un evento ulteriore rispetto al fatto base che già costituisce reato. In particolare, nell'analisi delle varie norme rilevano eventi addizionali di pericolo o di danno per la vita delle persone, la pubblica incolumità, ovvero la sicurezza della nave, conseguenti all'agire illecito del soggetto<sup>31</sup>.

Colpisce, a tal proposito, l'equivoca rubricazione dell'art. 1121 cod. nav. «Condizioni di maggiore punibilità»<sup>32</sup>: la norma, invero, identifica, distinti reati aggravati dall'evento in relazione alle fattispecie base di cui agli artt. da 1112 a 1120 cod. nav. «Delitti contro la sicurezza della navigazione». Da notare, poi, come il permanere di tale indicazione normativa sia oltremodo censurabile, stante l'illegittimità costituzionale delle c.d. condizioni obiettive di maggiore (o minore) punibilità, cioè quegli eventi che aggravano o attenuano la sanzione prevista dalla fattispecie base, alla quale sono causalmente concatenati, senza alcun vaglio in termini di colpevolezza<sup>33</sup>.

---

<sup>31</sup> Tra i reati esclusivi della navigazione, v., tra gli altri, l'art. 1091 cod. nav. (Diserzione); art. 1094 cod. nav. (Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio); art. 1097 (Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte del comandante); art. 1098 (Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte di componente dell'equipaggio); art. 1112 (Esecuzione o rimozione arbitraria e omissione di segnali); art. 1140 (Falsa rotta). Tra quelli non esclusivi della navigazione v., a titolo esemplificativo, l'art. 1113 cod. nav. (Omissione di soccorso) e l'art. 1120 cod. nav. (Ubbriachezza) in relazione all'art. 1121 cod. nav.

<sup>32</sup> «Nei casi previsti negli articoli 1112 a 1120 la pena è:

- 1) della reclusione da due a otto anni, se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero l'incendio, la caduta o la perdita di un aeromobile;
- 2) della reclusione da tre a dodici anni, se, nel caso previsto nel numero precedente, la nave o l'aeromobile sono adibiti a trasporto di persone».

<sup>33</sup> Sul punto è importante evidenziare come l'estraneità delle condizioni di maggiore (o minore) punibilità rispetto alla *ratio* dell'art. 44 c.p. «Condizione obiettiva di punibilità» sia stata ben evidenziata da F. BRICOLA, *Punibilità (Condizioni obiettive di)*, in *Noviss. dig. it.*, XIV, 1967, p. 607, il quale ritiene che l'art. 44 c.p. circoscriva l'incidenza delle condizioni all'*an*, senza estenderla al *quantum* della punibilità – trattandosi di elementi essenziali per l'attualizzarsi dell'offesa (condizioni intrinseche), o tali da esprimere un interesse di opportunità processuale (condizioni estrinseche) –; inoltre le condizioni di maggiore o minore punibilità, quando non danno vita a fattispecie autonome (i c.d. delitti aggravati dall'evento) si riportano alla categoria delle circostanze del reato ed al fenomeno della connessa responsabilità [più diffusamente sulla portata del-

I ipotesi del genere sono state, infatti, definitivamente espunte dall'ordinamento italiano in seguito all'entrata in vigore della legge di riforma n. 19/1990 ed alla previsione dell'imputazione soggettiva delle circostanze aggravanti, che presuppone almeno la colpa come coefficiente minimo di responsabilità, sotto forma di conoscenza o conoscibilità del fatto integrante la circostanza. Ed a questo nuovo regime di imputazione non si sottraggono neppure le circostanze che consistono in eventi "futuri", successivi alla realizzazione della condotta, come accade nel caso dei delitti aggravati dall'evento<sup>34</sup>.

Al di là di un *nomen iuris* in contrasto con la loro reale natura, rimane il fatto che mediante tali contingenze le fattispecie coinvolte presentano una *plurioffensività eterogenea*, in quanto, oltre alla tutela dell'interesse dalle stesse specificamente protetto, si aggiunge la salvaguardia dell'incolumità delle persone e dei beni, coinvolti nel viaggio marittimo o aereo, che contraddistingue i delitti di comune pericolo mediante violenza (Libro II, Titolo VI, Capo I codice penale).

Del resto, nel corso della navigazione convergono interessi pubblici e privati, "interni" ed "esterni", nazionali ed internazionali, per cui la difesa di particolari beni (come, ad esempio, la polizia di bordo e della navigazione) si coniuga con l'esigenza fondamentale della sicurezza della navigazione e dell'incolumità della comunità viaggiante e dei beni trasportati<sup>35</sup>.

l'art. 44 c.p. v., tra gli altri, M. ZANOTTI, *Punibilità (condizioni obiettive di)*, in *Dig. pen.*, XI, Torino, 1995, p. 535; M. ZANOTTI, P. MUTTI, *Le condizioni obiettive di punibilità*, in F. BRICOLA, V. ZAGREBELSKY, *Giurisprudenza sistematica di diritto penale*, Torino, 1996, p. 841 ss.; F. ANGIANI, *Condizioni di punibilità e principio di colpevolezza*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1989, p. 1440; G. NEPPI MODONA, *Concezione realistica del reato e condizioni obiettive di punibilità*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1971, p. 184; ID., *Condizioni obiettive di punibilità*, in *Enc. giur. Treccani*, VII, 1988, p. 1 ss.].

<sup>34</sup> G. FIANDACA, E. MUSCO, *Diritto Penale, Pt. gen.*, cit., p. 690; D. PULITANÒ, *Diritto penale*, cit., p. 348; G. MARINUCCI, E. DOLCINI, G.L. GATTA, *Manuale di Diritto penale, Pt. gen.*, cit., p. 362; F. PALAZZO, *Corso di diritto penale*, cit., p. 346; F. MANTOVANI, *Diritto penale*, cit., p. 388 ss.

<sup>35</sup> Il carattere plurioggettivo (non sempre coincidente con una plurioffensività) concerne la presenza di più oggetti di tutela e si riconosce, per esempio, nei reati contemplati nel Libro I, Titolo II, Capo II, che si suddividono in due distinte Sezioni (rispettivamente «Dei delitti contro la polizia di bordo» e «Dei delitti contro la polizia della

## 2. I caratteri distintivi del diritto penale della navigazione

### 2.1. Complementarietà, specialità e autonomia

Tra diritto penale della navigazione e diritto penale comune sussiste, oltre alla stretta complementarietà, anche un rapporto di «specialità» (che maggiormente si coglie in relazione alle c.d. «fattispecie improprie»<sup>36</sup>; il primo non può prescindere dai principi che connotano il secondo, ma ne rappresenta – al contempo – una specificazione, essendo espressione di particolari esigenze che (come meglio vedremo nel prosieguo) possono persino ispirare talune eccezioni.

La specialità del diritto penale della navigazione si fonda sulla necessità di prevedere quegli adattamenti normativi atti a regolamentare le inevitabili peculiarità della materia nautica e aeronautica, dovute essenzialmente al loro tecnicismo e all'ambiente naturale in cui si esplicano. La specialità agisce nell'opera di enucleazione degli interessi da proteggere, modella il *Tatbestand*, ma, proprio perché si accompagna alla complementarietà, non offre principi dogmatici o sistematici che si sostituiscano a quelli del diritto comune<sup>37</sup>.

Il diritto penale speciale, del resto, non va considerato un ramo isolato, impermeabile a qualsiasi influsso esterno, ma realizza un sistema nel sistema, che postula il ricorso al diritto comune per la regolamenta-

---

navigazione»), che si risolvono spesso in reati aggravati dall'evento e sono tesi a garantire l'ordine e la sicurezza sia all'interno della nave o dell'aeromobile, che nell'ambiente esterno in cui tali mezzi operano.

<sup>36</sup> E. SPASIANO, *Il diritto della navigazione come sistema unitario e autonomo*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I, p. 290; P.P. RIVELLO, *Diritto penale della navigazione*, cit., p. 86; ID., *Ambito e connotazione del diritto penale della navigazione*, cit., p. 283.

<sup>37</sup> L. SCOTTI, *Reati della navigazione*, in *Enc. forense*, VI, 1961, p. 171. Da notare che secondo un autorevole e diffuso insegnamento la specialità è un dato storico e non logico, poiché in una determinata epoca una materia può essere retta da principi a essa peculiari, mentre in un altro periodo quella stessa materia può essere assorbita nell'alveo del diritto comune (F.M. DOMINEDÒ, *Principi di diritto della navigazione*, cit., p. 81).

zione degli aspetti da esso non previsti, superando così – di volta in volta – la propria frammentarietà<sup>38</sup>.

Quest'ultimo punto merita un chiarimento.

La specialità del diritto della navigazione (complessivamente inteso sotto il profilo giuridico, scientifico, legislativo, didattico) si accompagna a una sostanziale «autonomia» (ben distinta dal «particolarismo»), in virtù della quale, ove una fattispecie non sia regolata, direttamente, da disposizioni proprie del diritto della navigazione, l'integrazione normativa attraverso il diritto comune è concessa solo in via sussidiaria, dopo aver sperimentato se una disciplina era ricavabile dalle disposizioni predette secondo il procedimento analogico<sup>39</sup>.

Tale principio di autoregolamentazione è esplicitato all'interno dell'art. 1 cod. nav., nel quale si statuisce che

in materia di navigazione, marittima, interna e aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi.

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne sono di applicabili per analogia, si applica il diritto civile<sup>40</sup>.

In sostanza, l'art. 1 cod. nav. stabilisce che primariamente vengano impiegati il Codice della navigazione, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi relativi e, solo ove queste fonti non siano suscettibili di adozione, né diretta né analogica, si ricorre al diritto civile<sup>41</sup>. Cir-

---

<sup>38</sup> F.M. DOMINÈDÒ, *Principi di diritto della navigazione*, cit., p. 78; C. PEDRAZZI, *Diritto penale*, in *Dig. disc. pen.*, IV, 1990, p. 75.

<sup>39</sup> E. SPASIANO, *Il diritto della navigazione come sistema unitario e autonomo*, cit., p. 292.

<sup>40</sup> L'antecedente storico di tale norma si rinviene nel Codice del Commercio del 1882, all'interno del Libro I, Titolo I, art. 1:

«In materia di commercio si osservano le leggi commerciali. Ove queste non dispongano, si osservano gli usi mercantili: gli usi locali o speciali prevalgono agli usi generali.

In mancanza si applica il diritto civile».

Nessuna analoga previsione si rinviene, invece, nel precedente testo del 1865.

<sup>41</sup> Il più importante regolamento afferente il settore marittimo è il Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima) approvato con d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 329 che è strettamente collegato a detto Codice, di cui costi-

ca la dizione letterale dell'articolo, va chiarito che l'espressione «diritto civile» coincide, in realtà, con la più ampia nozione di «diritto comune» (sia privato che pubblico) e, pertanto, designa il complesso dei principi e delle norme di diritto amministrativo, privato, processuale, penale che costituiscono la normativa generale, nella quale s'inquadra la disciplina speciale del Codice della navigazione<sup>42</sup>.

Orbene, il capoverso testé menzionato statuisce il principio della c.d. "analogia prioritaria", che assoggetta l'operatività del diritto comune al preventivo ricorso a tutte le fonti della materia, anche di grado gerarchico inferiore<sup>43</sup>, e tale applicazione analogica riguarda, per

---

tuisce il momento pragmaticamente esplicativo delle regole in esso enunciate. Per quanto concerne le "norme corporative", ovvero le norme autarchiche di disciplina collettiva, va ricordato che esse sono venute meno, giacché l'ordinamento corporativo è stato soppresso (cfr. d.l. 14 settembre 1944, n. 287; d.l. 23 novembre 1944, n. 369). Da ultimo, gli usi a cui fa riferimento il Codice della navigazione sono principalmente gli usi nazionali che si sono andati consolidando nell'ambito dei diversi porti o luoghi, tuttavia, non possono essere esclusi riflessi nell'ordinamento interno di usi a carattere internazionale soprattutto a livello interpretativo, data l'importanza dell'elemento dell'intermodalità nell'ambito dei traffici marittimi.

<sup>42</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., p. 61; P.P. RIVELLO, *Ambito e connotazione del diritto penale della navigazione*, cit., p. 274; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., p. 215; F.M. DOMINÈDÒ, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., p. 297. *Contra* E. SPASIANO, *Oggetto, limiti ed integrazione del diritto della navigazione*, cit., p. 48; ID., *Il diritto della navigazione come sistema unitario e autonomo*, cit., p. 298. L'Autore afferma chiaramente che «diritto civile» sta a significare diritto privato, civile e commerciale, e non ricomprende il diritto pubblico (nelle sue varie ramificazioni) per il quale non vale il principio della prevalenza dell'analogia delle disposizioni del diritto della navigazione, essendo necessario ricorrere – laddove manchi una disciplina applicabile – a un procedimento integrativo proprio del ramo del diritto nel quale le disposizioni si inquadrano. Questo perché le norme suindicate, quando vengono considerate singolarmente, non costituiscono un comparto separato (realmente autonomo) rispetto al ramo giuridico corrispondente, ma realizzano un suo adattamento, uno sviluppo, al massimo un'eccezione. In esso trovano fondamento e in esso continuano a rispecchiarsi.

<sup>43</sup> Tale peculiare graduazione delle fonti non vale con riguardo alle fonti costituzionali, europee ed internazionali, che hanno una posizione gerarchica superiore rispetto all'art. 1 cod. nav. e che, per questo motivo, verranno sempre applicate in via prioritaria anche quando non si pongano come fonti specifiche della materia. Analogamente, le

espresso dettato normativo, soltanto le «disposizioni del diritto della navigazione», configurando, quindi, un'ipotesi di *analogia legis*.

Con tale procedimento non si intende assicurare a ogni costo l'auto-sufficienza del diritto speciale (così come comprova il rinvio residuale al diritto comune) e ciò comporta l'impossibilità di collocare l'*analogia iuris* (cioè l'applicazione di principi generali del diritto speciale) nella stessa posizione gerarchica che viene assegnata all'*analogia legis*, oltre a subordinare l'operatività di quest'ultima alla sussistenza dei relativi presupposti, che postulano, tra l'altro, la capacità espansiva della formulazione o, quantomeno, della *ratio* della norma da applicare analogicamente<sup>44</sup>.

Ciò premesso, la disciplina contenuta nell'art. 1 cod. nav. importa perplessità sull'identificazione delle disposizioni proprie del diritto della navigazione cui far ricorso in via analogica, incertezze sul piano della regolamentazione ermeneutica circa l'individuazione della linea discrezionale fra interpretazione estensiva ed analogia e criticità in relazione alle norme eccezionali e penali, sulle quali l'operazione analogica è formalmente preclusa ai sensi e per gli effetti dell'art. 14 delle disposizioni preliminari al codice civile<sup>45</sup>.

In merito all'identificazione delle norme proprie del diritto della navigazione suscettibili di prioritaria applicazione analogica si è in parte già detto, nel richiamare l'«esercizio» quale fattore polarizzante degli elementi del *corpus* speciale, nel quale la natura «navigatoria» della norma dipende non solo dalla diretta attinenza regolamentare delle fattispecie, ma da una più ampia loro connessione strumentale con l'esercizio della navigazione.

In questo modo, non solo le norme di diritto privato ma anche quelle di diritto pubblico possono essere coinvolte, anche se, laddove la disciplina speciale ha una certa complessità e ampiezza (come nel caso del

---

norme imperative di diritto comune non possono essere derogate da norme regolamentari e consuetudinarie di diritto della navigazione.

<sup>44</sup> Circa i limiti dell'*analogia legis* con particolare riferimento al diritto della navigazione cfr. Cass. Civ., sez. lav., 17.01.1987, n. 383, in *Foro it.*, 1987, I,1765; Cass. Civ., sez. lav., 15.09.1997, n. 9164, in *Dir. trasporti*, 1999, p. 575.

<sup>45</sup> M. GRIGOLI, *Introduzione al nuovo volto del diritto della navigazione*, Torino, 1995, p. 241 ss.

diritto privato), l'applicazione analogica sarà più frequente e, in concreto, possibile; mentre se la disciplina risulta maggiormente dettagliata e ristretta (come avviene per il diritto amministrativo, penale, processuale ed internazionale) vi è un minor spazio di applicazione analogica, laddove consentita<sup>46</sup>.

Circa il ruolo dell'interpretazione estensiva e dell'analogia, l'esistenza di un complesso organico di norme che si attagliano perfettamente alla materia determina l'esigenza logica di una regolamentazione il più aderente possibile a tali norme e, sotto il profilo pratico, la prospettiva di un diritto della navigazione integrato unicamente con elementi omogenei rispetto alla sua compagine si attua sia attraverso un'interpretazione che consenta di estendere al massimo la portata della formula legislativa, esplicitandone l'intrinseco significato letterale, che per mezzo di un'operazione analogica vera e propria, in grado di estrarre dalla norma particolare un principio generale applicabile anche in casi affini non direttamente regolati<sup>47</sup>. La priorità attribuita all'applicazione analogica delle norme indicate nel primo comma dell'art. 1 cod. nav., rispetto all'utilizzo delle norme di diritto comune, è, dunque, la naturale conseguenza della predisposizione di una disciplina speciale per l'ambito della navigazione.

---

<sup>46</sup> E. SPASIANO, *Il diritto della navigazione*, cit., p. 298.

<sup>47</sup> Il procedimento analogico permea sia l'ambito della navigazione marittima che quello della navigazione aerea e secondo alcuni Autori, nel rapporto reciproco riguardante molti istituti, è proprio attraverso l'analogia che è stato possibile applicare alla navigazione aerea le disposizioni marittime (D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., p. 47; *contra* F.M. DOMINÈDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, cit., p. 111, il quale antepone all'analogia l'applicazione estensiva alla navigazione aerea delle norme dettate per quella marittima, che assurgerebbero al rango di diritto generale della navigazione. Analoghe considerazioni sono espresse da A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., p. 60: «per quanto attiene ai rapporti fra navigazione marittima e interna, il ricorso all'interpretazione analogica deve essere preceduto dall'interpretazione estensiva, volta a stabilire se non corrisponda all'intenzione del legislatore che la norma, espressamente formulata per la navigazione marittima, sia riferibile anche alle stesse fattispecie ricorrenti per la navigazione interna»). Nella disamina complessiva della materia afferma, invece, l'inutilità di una distinzione – ritenuta ormai puramente terminologica – tra interpretazione estensiva e analogica M. GRIGOLI, *Introduzione al nuovo volto del diritto della navigazione*, cit., p. 264.



In rapporto ai principi generali, a livello interpretativo, garantito il rispetto dei contenuti dell'art. 12 disp. prel. cod. civ.<sup>48</sup>, non si profilano ulteriori problemi, mentre appare particolarmente critica la relazione tra procedimento analogico e sistema dei divieti contenuto nell'art. 14 disp. prel. cod. civ.: infatti, l'art. 1 cod. nav., nel riconoscere esplicitamente la prevalenza dell'applicazione analogica del diritto speciale rispetto alle norme di diritto comune, viene limitato dalla disposizione che traccia un divieto di applicazione analogica delle leggi eccezionali e penali. La norma testé richiamata stabilisce espressamente che: «le leggi penali e quelle che fanno eccezione a regole generali o ad altre leggi non si applicano oltre i casi e i tempi in esse considerati»<sup>49</sup>.

Orbene, per dare attuazione al divieto legale di analogia contenuto nell'art. 14 disp. prel. cod. civ., occorre innanzitutto effettuare un va-

---

<sup>48</sup> Art. 12 disp. prel. cod. civ. (Interpretazione della legge)

«Nell'applicare la legge non si può ad essa attribuire altro senso che quello fatto palese dal significato proprio delle parole secondo la connessione di esse, e dalla intenzione del legislatore.

Se una controversia non può essere decisa con una precisa disposizione, si ha riguardo alle disposizioni che regolano casi simili o materie analoghe; se il caso rimane ancora dubbio, si decide secondo i principi generali dell'ordinamento giuridico dello Stato».

<sup>49</sup> Per l'interpretazione dell'espressione "leggi penali" di cui all' art. 14 delle preleggi si rinvia a E. MORSELLI, *Analogia e fattispecie penale*, in *Ind. pen.*, 3, 1990, p. 505 ss.; per una disamina più generale del divieto di analogia in materia penale v. G. MARINUCCI, *L'analogia e la "punibilità svincolata dalla conformità alla fattispecie penale"*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 4, 2007, p. 1254 ss.; D. FALCINELLI, *Analogia: il limite logico del sistema penale (nota a Cass. pen., III, 14 maggio 2002)*, in *Giur. it.*, 1, 2004, p. 147 ss.; M. VOGLIOTTI, *Dove passa il confine? Sul divieto di analogia nel diritto penale*, Torino, 2011; G. ZACCARIA, *L'analogia come ragionamento giuridico*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1989, p. 1535 ss.; L. DE ROSA, *Il punto sull'analogia nel diritto penale: portata operativa del divieto e ruolo nell'attuale conflitto tra i poteri dello Stato*, in *Giust. pen.*, 4, 2012, p. 180; M. RONCO, *Legalità e divieto di analogia in "malam partem"* (nota a Cass. pen., Sez. Un., 18 dicembre 2008, n. 337), in *Critica del diritto*, 1-2, 2011, p. 108; A. BELFIORE, *L'interpretazione della legge. L'analogia*, in *Studium iuris*, 4, 2008, p. 421; G. TUZET, *La storia infinita. Ancora su analogia e interpretazione estensiva*, in *Criminalia*, 2011, p. 507. Circa la portata della c.d. "analogia occulta" v. M. DONINI, *Il diritto giurisprudenziale penale. Collisioni vere e apparenti con la legalità e sanzioni dell'illecito interpretativo*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 3, 2016, p. 13 ss.

glio sulla natura eccezionale della norma, che – secondo l’esegesi più convincente – non andrebbe compiuto nei confronti del diritto comune, ma rispetto alle altre norme del diritto della navigazione<sup>50</sup>.

## 2.2. *Il divieto di analogia in materia penale e in relazione alle «eccezionalità» della normativa nel contesto della navigazione*

Sulla differenza tra norma speciale e norma eccezionale si è già detto, evidenziando il fatto che, mentre la prima costituisce una specificazione della norma generale della quale condivide la logica sottesa, la norma eccezionale istituisce un sistema distinto e autosufficiente. Il rapporto tra genere e specie non ha nulla a che fare col rapporto tra regola ed eccezione e sul concetto di eccezionalità nel contesto della navigazione si è espresso chiaramente Spasiano:

la qualifica di eccezionale non può riguardare un intero ramo del diritto [...]. Si riferisce ad un rapporto più specifico, e cioè a quello di un istituto rispetto a un altro istituto, di una norma rispetto ad un’altra norma [...]. Una disciplina, diversa da quella generale, è speciale finché rappresenta un adattamento a dati rapporti ed uno sviluppo di norme generali; diventa eccezionale quando si ponga in contrasto con principi fondamentali dell’ordinamento giuridico, con regole o direttive generali<sup>51</sup>.

Un importante esempio di normativa eccezionale nel contesto navigazionista è rappresentato dalla disciplina della nautica da diporto, contenuta nel d.lgs. 18 luglio 2005 n. 171 (intitolato «Codice della nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE»); l’art. 1 c. 3 del provvedimento dispone che

per quanto non previsto dal presente codice, in materia di navigazione da diporto si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, in mancanza, le disposizioni del codice della navigazione, ap-

---

<sup>50</sup> D. GAETA, *Diritto della navigazione*, cit., p. 1091.

<sup>51</sup> E. SPASIANO, *Il diritto della navigazione*, cit., p. 290 ss. Questa affermazione è assolutamente discutibile nell’ottica penalistica in quanto, per esempio, le scusanti sono sicuramente norme eccezionali che, tuttavia, non contrastano con l’ordinamento.

provato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e le relative norme attuative [...].

In definitiva, i fatti e i rapporti inerenti alla materia della navigazione da diporto sono dotati di fonti proprie che si distinguono dalle fonti che regolano la materia della navigazione in generale<sup>52</sup>. Ciò, tuttavia, non significa che l'ambito diportistico abbia acquistato autonomia giuridica rispetto all'ordinamento, come invece il diritto della navigazione; infatti, esso è autonomo soltanto rispetto a quest'ultimo, poiché la deroga alla gerarchia delle fonti si esplica soltanto all'interno del medesimo. Inoltre, tale autonomia risulta attenuata rispetto a quella che è attribuita al diritto della navigazione nei confronti dell'ordinamento, perché non è prescritta una prevalenza dell'analogia, non riscontrandosi principi speciali regolanti la materia della navigazione da diporto.

Si tratta, in definitiva, di un sottosistema interno al diritto della navigazione (di cui si dirà meglio a breve, nel tracciare il regime delle fonti della materia), dotato di ciò che si potrebbe definire un'autonomia speciale, cioè un'autonomia di secondo grado rispetto all'autonomia propria del diritto della navigazione in generale<sup>53</sup>.

Riprendendo, alla luce di queste premesse, l'analisi sulla portata del divieto di analogia, va ricordato che secondo alcuni studiosi l'art. 1 cod. nav., in quanto principio generale di parte speciale, prevale sugli artt. 12 e 14 disp. prelim., conseguendone, da un lato, che l'applicazione del principio analogico sarà esclusa soltanto per le norme incriminatrici in ossequio al precetto *nullum crimen sine lege*, ma non per le restanti prescrizioni penali e, dall'altro, che l'analogia non potrà coinvolgere le norme che si configurano come eccezionali all'interno del diritto

---

<sup>52</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., p. 11; A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasporti*, 2014, p. 453 ss.

<sup>53</sup> L. TULLIO, *Diritto della navigazione marittima e aerea*, in *Enc. it. Treccani*, VII (Appendice), 2007, [http://www.treccani.it/enciclopedia/navigazione\\_res-14d3bf91-9bc5-11e2-9d1b-00271042e8d9\\_%28Enciclopedia-Italiana%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/navigazione_res-14d3bf91-9bc5-11e2-9d1b-00271042e8d9_%28Enciclopedia-Italiana%29/).

to della navigazione, potendo riguardare, invece, le norme ritenute eccezionali nell'ambito del diritto comune<sup>54</sup>.

Orbene, proprio in ragione della peculiare connotazione "eccezionale" di alcune norme interne al comparto della navigazione e dell'interpretazione riguardante il contenuto dell'art. 1 c. 2 cod. nav. in precedenza esposta, si ritiene di poter condividere l'assunto per cui l'*analogia legis* non potrà interessare le disposizioni che rappresentano un sottosistema interno al diritto della navigazione e che sono per loro natura insuscetibili di espansione, perché dotate di carattere esclusivo.

Per quanto concerne, invece, la portata del divieto in materia penale è utile esplicitare l'evoluzione dottrinale.

Il più risalente indirizzo sostiene il carattere "assoluto" del divieto di analogia, sulla scorta di argomentazioni di natura letterale, formale, ma anche sostanziale. In particolare si sottolinea il carattere unitario, monolitico, certo, del sistema penale, come tale incompatibile con un'applicazione differenziata del divieto di analogia rispetto alla norma punitiva e alle norme favorevoli (ovvero quelle che possono prevedere cause di non punibilità o estinzione del reato, cause di giustificazione o di attenuazione del regime sanzionatorio)<sup>55</sup>.

Diversa tesi ammette, invece, la relatività del divieto di analogia che, dunque, opererebbe solo come divieto *in malam partem*, in senso peggiorativo per il reo, non anche nel caso di analogia *in bonam partem*, se favorevole al reo.

La natura relativa del divieto di analogia poggia su di un'argomentazione sostanziale che richiama il tenore letterale dell'art. 14, disp. prel. c.c.: per «leggi penali» si deve intendere il complesso delle sole norme punitive in senso stretto, ossia le norme che prevedono il reato, la sanzione, gli effetti penali e le misure di sicurezza, non anche le norme favorevoli al reo.

---

<sup>54</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *L'analogia prioritaria nel sistema delle fonti del diritto della navigazione*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Atti del convegno «Il cinquantenario del Codice della navigazione» (Cagliari 28-30 marzo 1992)*, Cagliari, p. 37; E. SPASIANO, *Il diritto della navigazione*, cit., p. 299. Interessanti rilievi critici sul punto sono espressi da M. GRIGOLI, *Introduzione*, cit., p. 265.

<sup>55</sup> Così, tra gli altri, P. NUVOLONE, *Il sistema del diritto penale*, Padova, 1975, p. 121.

La tesi descritta viene, a sua volta, confermata dall'interpretazione teleologica, che fa leva sulla *ratio* intrinseca del divieto di analogia: se è vero che la funzione del divieto in parola è quella di garantire la libertà individuale del singolo dagli arbitri del potere giudiziario, è evidente che la medesima esigenza di tutela non sussiste quando si debba applicare una norma favorevole. Pertanto, dal *favor rei* che ispira il sistema penale deriva la piena ammissibilità dell'analogia quando *in bonam partem*, mentre deroghe al ricorso a tale analogia sussistono quando la norma sia eccezionale oppure quando la lacuna normativa sia frutto di una scelta intenzionale del legislatore<sup>56</sup>.

### 2.3. L'unitarietà di visione, di sistema e di sanzione

Il diritto penale della navigazione, nel disciplinare sotto il profilo sanzionatorio un fenomeno economico e sociale nella sua esplicazione per mare, per acque interne e per aria è, infine, caratterizzato da una visione unitaria.

L'unitarietà non va ricercata nelle note di carattere tecnico più o meno simili che intercorrono fra navigazione marittima e aerea o fra nave e aeromobile, ma in quella somiglianza o comunanza di esigenze di carattere giuridico proprie degli spazi in cui si esplica l'attività e agiscono i mezzi impiegati per realizzarla, per cui si presenta l'opportunità di sottoporre l'esercizio di nave e aeromobile a un regime sanzionatorio pressoché identico. L'unitarietà è scolpita dall'esistenza di principi speciali comuni ai due settori, che, per quanto concerne la materia penale, sono contenuti nella parte terza, Libro I, Titolo I (artt. 1080-1087 cod. nav.). L'unità è, dunque, di visione, di sistema e di sanzione: riportando un'immagine evocativa, viene da raffigurare il diritto della navi-

---

<sup>56</sup> La questione, invero, è tuttora dibattuta in dottrina. Tra i contributi più significativi cfr. G. DELITALA, *Analogia in bonam partem*, in *Riv. it. dir. pen.*, 1936, p. 605; M. GALLO, *La legge penale (Appunti delle lezioni)*, Torino, 1967, p. 32; G. VASSALLI, *Limiti del divieto di analogia in materia penale*, Milano, 1942; ID., *Analogia nel diritto penale*, in *Dig. disc. pen.*, I, Torino, 1987, p. 158 ss.; F. PALAZZO, *Legge penale*, in *Dig. disc. pen.*, Torino, 1993, p. 345; G. MARINI, *Lineamenti del sistema penale*, cit., p. 52. Da ultimo M. RONCO, *Scritti patavini, Tomo I*, Torino, 2017, p. 71 ss.; T. PADOVANI, *Diritto penale*, Milano, 12<sup>a</sup>ed., 2019, p. 36 ss.

gazione come una strada ferrata, nella quale il diritto marittimo e il diritto aeronautico rappresentano le due rotaie, che, pur essendo parallele e dunque indipendenti, sono però saldamente legate fra loro dalle traversine; queste rappresentano i principi speciali, che fanno sì che le rotaie rimangano strutturalmente unite senza mai divergere<sup>57</sup>.

L'impronta unitaria si esprime molto bene anche nello stretto rapporto che si instaura tra il *corpus iuris* sanzionatorio e le diverse branche (pubbliche e private) in cui si suddivide l'intera materia. Si pensi, ad esempio, al contratto d'arruolamento: questo negozio giuridico crea, come tutti i contratti, obblighi e diritti per i contraenti, ma a differenza di altri, il contratto d'arruolamento genera situazioni particolari se l'arruolato sottostà al potere disciplinare del comandante. Qui l'adempimento del contratto è garantito con sanzioni penali e l'inadempimento doloso integra fattispecie penalmente rilevanti: il delitto di diserzione (*ex art. 1091 cod. nav.*) se l'ingaggiato abbandona la nave; di inosservanza (*ex art. 1094 e 1096 cod. nav.*) se si rifiuta di eseguire gli ordini; senza dimenticare l'ammutinamento (*ex art. 1105 cod. nav.*), che concerne una disobbedienza collettiva.

Il legame tra norme civili e previsioni sanzionatorie esiste per molti altri negozi giuridici della navigazione, la cui esecuzione – per ragioni di importanza – è assicurata a mezzo di precetti punitivi; analogamente, la violazione di disposizioni inerenti la polizia dei porti e degli aeroporti, in origine, era garantita da una nutrita schiera di contravvenzioni (artt. 1165 cod. nav. e ss.) – oggi depenalizzate – e il nesso tra norme amministrative e penali è comunque tanto evidente quanto intimo se si considerano le numerose fattispecie di reato modellate secondo lo schema della norma penale in bianco<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> L. TULLIO, *Il diritto marittimo nel sistema del diritto della navigazione*, in *Dir. trasporti*, 2005, p. 434.

<sup>58</sup> Si pensi all'art. 1231 cod. nav. «Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione», contravvenzione modellata esattamente sulla scorta dell'art. 650 c.p., ma anche ad altre ipotesi originariamente contravvenzionali (e in seguito depenalizzate), quali l'art. 1164 cod. nav. «Inosservanza di norme sui beni pubblici» e l'art. 1174 cod. nav. «Inosservanza di norme di polizia». Sulla stretta complementarità tra le disposizioni contenute nelle prime due parti del Codice e le previsioni sanzionatorie contemplate nella terza v. E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, cit., p. 10. Si sofferma sull'unicità di scopi e mezzi che cementa le

La diffusa ed inestricabile intersezione tra norme di diritto privato e diritto pubblico e – all'interno di quest'ultimo – tra norme amministrative e previsioni sanzionatorie penali, importa che il diritto penale della navigazione, nel suo complesso, non può essere adeguatamente compreso avvalendosi unicamente dei canoni forniti dal diritto penale comune, senza un'approfondita conoscenza di tutte le caratteristiche tecniche del comparto nautico ed aeronautico.

Tali peculiarità sono oggi racchiuse nella parte I e II del Codice della navigazione, dedicate ai profili civili e amministrativi della navigazione marittima, interna ed aerea, ma l'unitarietà nella trattazione di tali settori rappresenta una prerogativa del vigente testo normativo; in precedenza, infatti, la disciplina in oggetto aveva la propria fonte nel Codice per la Marina Mercantile, che si occupava unicamente della parte marittima, mentre per la parte aeronautica esistevano solo poche norme, sparse in una frammentaria legislazione.

Esaurito il tentativo di ricostruzione sistematica del diritto penale della navigazione e di aggiornamento di alcune delle sue categorie, si impone ora un'indagine inerente il regime giuridico degli spazi marittimi per delineare l'ambito di applicazione sia dell'ordinaria legge penale, che delle disposizioni contenute nel Codice del 1942, cui seguirà un approfondimento sui principali reati della navigazione nell'intreccio tra opzione legislativa e prassi applicativa.

Ciò al fine di arricchire lo studio della materia, che non può, dunque, dirsi limitato all'individuazione dei meri postulati teorici e dei principali istituti giuridici.

---

branche del diritto della navigazione tra loro D. VIDALI, *Diritto penale della navigazione*, cit., p. 987.

## CAPITOLO TERZO

# IL REGIME GIURIDICO DELLA NAVIGAZIONE TRA CODICE PENALE, CODICE DELLA NAVIGAZIONE, LEGISLAZIONE SPECIALE E PRASSI APPLICATIVA

SOMMARIO: SEZIONE PRIMA. REGIME GIURIDICO DEGLI SPAZI E DIRITTO PENALE. 1. *Territorialità ed efficacia della legge penale. 1.1. Delimitazione spaziale, esercizio della sovranità e limiti alla giurisdizione nazionale in mare. 1.2. Estensione della sovranità nello spazio aereo. 1.3. Ambito di applicazione delle disposizioni del Codice della navigazione: extraterritorialità della legge penale e preclusioni alla normativa speciale.* SEZIONE SECONDA. LO STATUTO PENALE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E LE DISPOSIZIONI INCRIMINATRICI EXTRA CODICE PIÙ SIGNIFICATIVE. 1. *La parte III del Codice della navigazione. Complessivo impianto, principi generali e interventi di riforma. 1.1. I delitti marittimi e aeronautici contemplati nel Codice della navigazione. La selezione di peculiari beni costituzionalmente rilevanti nell'identificazione dell'oggettività giuridica. 1.2. Il regime generale delle circostanze: una lettura atualizzante. 1.3. Profili sanzionatori e disciplinari. 2. Le principali fattispecie della navigazione disciplinate nel codice penale. Dettato normativo e apporto giurisprudenziale. 2.1. Il delitto di naufragio. 2.2. La causazione colposa di un pericolo di disastro: un confronto tra fattispecie. 2.3. Il caso "Costa Concordia". Ricostruzione fattuale e sviluppo processuale. 2.3.1. La definitiva declaratoria di responsabilità e il parziale riconoscimento dell'aggravante della colpa con previsione. 2.3.2. Riflessioni circa l'omessa adeguata considerazione della cooperazione colposa e dell'incidenza di fattori organizzativi. 2.4. Le fattispecie concernenti il disastro aviatorio. 2.5. L'attentato alla sicurezza dei trasporti. Una residuale "norma di chiusura" idonea a esprimere una tutela penale rafforzata.* SEZIONE TERZA. CONTRAVVENZIONI E ILLECITI AMMINISTRATIVI. 1. *Contravvenzioni marittime e aeronautiche: generalità. 2. La normativa concernente la nautica diportistica. 2.1. L'evoluzione della disciplina sanzionatoria anteriore al codice della nautica da diporto. 2.2. L'attuale comparto sanzionatorio e l'esclusione del rapporto di sussidiarietà rispetto alle norme incriminatrici del Codice della navigazione. 3. Le fonti regolamentari e le ordinanze di polizia marittima.*



## SEZIONE PRIMA

## REGIME GIURIDICO DEGLI SPAZI E DIRITTO PENALE

*1. Territorialità ed efficacia della legge penale*

Nel ricostruire la portata dello statuto penale del Codice della navigazione è necessario indagare l'ambito di applicazione delle norme ivi contenute.

Come noto, la legge penale è determinata nello spazio secondo il "principio di territorialità", obbligando tutti coloro che, cittadini o stranieri, si trovino sul *territorio* dello Stato.

Ciò premesso, dal combinato disposto degli artt. 3, 4 c. 2 e 6 c.p. si ricava l'operatività della legge nazionale su navi e aeromobili *battenti bandiera italiana*, considerati, con nota *fictionis iuris*, come "territorio" dello Stato in qualunque luogo si trovino<sup>1</sup>.

Sebbene il criterio territoriale si fondi sulla presunzione assoluta dell'interesse statale a disciplinare ogni fatto o rapporto che ricada nell'area soggetta alla sovranità dello Stato, la convergenza di altri principi generali e l'esigenza di proteggere una determinata, peculiare, categoria di beni giuridici può spingere il legislatore a perseguire penalmente anche fatti che non siano stati commessi sul proprio territorio (reale o fittizio) e che altrimenti rimarrebbero *tout court* impuniti.

Tale eccezionale extraterritorialità della legge penale connota proprio il comparto della navigazione e, in particolare, le disposizioni incriminatrici contenute nel Codice per effetto dell'art. 1080 cod. nav.

Il principio di territorialità nell'applicazione della legge penale (che sconta, peraltro, una innata rigidità applicativa) può essere ulteriormen-

---

<sup>1</sup> All'iscrizione della nave e al rilascio dell'atto di nazionalità consegue, secondo l'art. 155 c. nav., che la nave «inalbera la bandiera italiana». In altre parole, l'iscrizione della nave nei registri o matricole di uno Stato implica che la nave acquisti la *nazionalità* di detto Stato. In definitiva, la legge della bandiera sintetizza un criterio di collegamento della nave (o dell'aeromobile) con l'ordinamento giuridico di uno Stato. Mentre molti Stati, fra cui l'Italia, richiedono l'esistenza di un legame effettivo (*genuine link*) fra nave e comunità, altri (es. Panama, Liberia) accordano più facilmente la propria nazionalità alle navi, dando luogo al fenomeno delle "bandiere ombra".

te derogato nel caso in cui l'illecito presenti elementi di internazionalità legati alla nazionalità del colpevole, della vittima, dell'interesse leso o, ancora, alle ripercussioni lesive che la condotta criminosa può avere nei confronti dell'ordine pubblico di uno Stato straniero e del valore sovranazionale dei beni giuridici coinvolti.

Sotto quest'ultimo profilo significative eccezioni sono dettate dalle convenzioni internazionali, soprattutto in materia di sicurezza della navigazione e tutela ambientale e, più in generale, la normativa internazionale è stata fondamentale per definire l'assetto giuridico degli spazi, ma anche per ridimensionare il principio della giurisdizione strettamente connessa alla bandiera a fronte della maggiore pregnanza che hanno assunto le istanze volte a tutelare valori assoluti.

### *1.1. Delimitazione spaziale, esercizio della sovranità e limiti alla giurisdizione nazionale in mare*

Per definire la sovranità dello Stato italiano in ambito marittimo è necessario richiamare, unitamente alle norme contenute nel codice penale, le disposizioni preliminari del Codice della navigazione e la normativa internazionale.

Relativamente a quest'ultima, assume particolare rilievo la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (di seguito UNCLOS – acronimo di *United Nations Convention on the Law of the Sea*), sottoscritta a Montego Bay (Giamaica) il 10 dicembre 1982, entrata in vigore il 16 novembre 1994 e composta di trecentoventi articoli e nove allegati.

L'analisi dei contenuti della Convenzione, in relazione alla normativa speciale, consente di tracciare i limiti posti alla sovranità di uno Stato in ambito internazionale e risulta di primaria importanza per delineare la giurisdizione penale in mare.

Per quanto concerne la delimitazione spaziale, ai sensi dell'art. 2 c. 2 cod. nav., la sovranità nazionale si estende sulle acque interne e su un tratto di mare adiacente alla costa continentale e insulare (il c.d. "mare territoriale") che presenta un preciso confine esterno: entro le 12 miglia dalla linea di costa a bassa marea (base di misurazione

standard) o dalla linea retta di costa (se quest'ultima si presenta frastagliata o indentata)<sup>2</sup>.

Ciò viene confermato anche dall'art. 3 della Convenzione UNCLOS, che riconosce agli Stati contraenti la facoltà di stabilire l'ampiezza del proprio mare territoriale «fino a un limite non eccedente le 12 miglia marine dalla costa».

Premessa questa precisa indicazione, la sovranità di uno Stato sul proprio mare territoriale incontra dei limiti che vengono delineati dalla normativa internazionale: trattasi del c.d. “diritto di passaggio inoffensivo” da parte di navi straniere sul mare territoriale (art. 17 UNCLOS) e del regime di esercizio della “giurisdizione penale su navi straniere” da parte delle autorità dello Stato territoriale (art. 27 UNCLOS).

Integra un “passaggio inoffensivo” l'attraversamento rapido e continuo, senza facoltà di ancoraggio (consentito, eccezionalmente, nei casi di forza maggiore o pericolo, ovvero imposto dalla necessità di prestare soccorso a persone o ad altre navi), che non rechi pregiudizio «alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero» (*ex* art. 19 UNCLOS). Le navi di passaggio hanno comunque l'obbligo di rispettare le leggi e i regolamenti dello Stato costiero (specie in materia di sicurezza della navigazione e prevenzione dell'inquinamento) e i sottomarini che attraversano il tratto di mare territoriale devono navigare in emersione e mostrare la bandiera.

Lo Stato costiero può sempre sospendere il diritto di passaggio inoffensivo, purché la sospensione sia essenziale alla protezione della sicu-

---

<sup>2</sup> Secondo l'originario art. 2 del Codice della navigazione il mare territoriale italiano aveva una estensione di 6 miglia dalla linea di costa; la legge 14 agosto 1974, n. 359 ha modificato la norma, estendendo l'ampiezza a 12 miglia; notevoli innovazioni sono, poi, state introdotte con il d.P.R. 26 aprile 1977, n. 816 che ha utilizzato ampiamente il sistema delle linee rette per ridefinire la linea di costa per i numerosi golfi presenti lungo la Penisola e per le due isole maggiori, Sicilia e Sardegna.

Per completezza, è interessante richiamare anche quanto stabilito dal c. 1 dell'art. 2: «sono soggetti alla sovranità dello Stato i golfi, i seni e le baie, le cui coste fanno parte del territorio della Repubblica, quando la distanza fra i punti estremi dell'apertura del golfo, del seno o della baia non supera le ventiquattro miglia marine. Se tale distanza è superiore a ventiquattro miglia marine, è soggetta alla sovranità dello Stato la porzione del golfo, del seno o della baia compresa entro la linea retta tirata tra i due punti più foranei distanti tra loro ventiquattro miglia marine».

rezza nazionale, abbia carattere temporaneo, non sia discriminatoria e riguardi specifiche aree di mare territoriale<sup>3</sup>.

Per gli “stretti”, che presentano un’ampiezza inferiore alle 24 miglia e che mettono in comunicazione due zone di mare in cui la navigazione è libera, la Convenzione di Montego Bay (*ex artt. 37 e ss.*) stabilisce che le navi hanno «diritto di transito non limitabile con sospensione» e tali stretti possono essere, altresì, sorvolati e attraversati da sottomarini in immersione.

Con riguardo al secondo limite, la giurisdizione penale italiana non può essere esercitata sulle navi da guerra in transito, poiché esse godono di immunità assoluta; infatti, in ambito militare si applica sempre la legge della bandiera.

Per quanto riguarda, invece, le navi private e i mercantili, la consuetudine internazionale accorda l’esonero dalla giurisdizione penale dello Stato italiano alla nave straniera in transito per quanto riguarda i soli “fatti interni”.

L’art. 27 UNCLOS, infatti, precisa che la giurisdizione penale dello Stato costiero non dovrebbe (*should not*) esercitarsi a bordo di una nave straniera che transiti nel mare territoriale, al fine di procedere ad arresti o condurre indagini connesse a reati commessi a bordo durante il passaggio, a meno che i fatti di rilevanza penale, per le loro conseguenze o per la loro stessa natura, non turbino la vita della comunità territoriale<sup>4</sup>,

---

<sup>3</sup> N. RONZITTI, *Introduzione al diritto internazionale*, 5<sup>a</sup> ed., Torino, 2016, p. 109.

<sup>4</sup> Sul punto va menzionato quanto deciso da Cass. pen., I, 7 novembre 2007, n. 44306, in *Riv. pen.*, 4, 2008, p. 408: «In tema di illeciti penali commessi a bordo di una nave straniera, sussiste la giurisdizione dello Stato italiano in relazione a fatti idonei a interferire nella vita della comunità costiera: pertanto, è compito del giudice verificare in concreto se dal fatto contestato siano derivate conseguenze estese allo Stato rivierasco ovvero se il medesimo fatto sia stato di per sé idoneo a turbare la pace pubblica del Paese o il buon ordine del mare territoriale, dovendosi escludere, in entrambe le ipotesi, il difetto di giurisdizione dell’Autorità giudiziaria italiana» (in motivazione, la Suprema Corte ha affermato che con la ratifica della Convenzione di Ginevra del 29 aprile 1958 – art. 19 –, lo Stato italiano ha rinunciato alla giurisdizione in relazione a illeciti penali commessi a bordo di una nave straniera che abbiano rilevanza solo all’interno della comunità viaggiante sulla stessa. Richiamando la prassi internazionale, la Corte, inoltre, ha precisato che per riconoscere la giurisdizione dello Stato costiero deve farsi riferimento al requisito del “disturbo effettivo” e del “disturbo morale”, quest’ulti-

ovvero se l'intervento delle autorità locali è stato richiesto dal comandante della nave o da un agente diplomatico o funzionario consolare dello Stato di bandiera della nave; oppure se tali misure sono necessarie per la repressione del traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope.

Sulla scorta di tale principio, in raccordo con quanto sancito dall'art. 4 c. 2 c.p. e salvo ulteriori eccezioni dettate dalla normativa internazionale, i reati perpetrati a bordo di mercantili italiani, che possono sostanziarsi in "fatti interni", debbono considerarsi commessi nel terri-

mo relativo a fatti la cui natura è solo potenzialmente idonea a turbare l'ordine pubblico e la sicurezza della comunità territoriale; nel caso di specie, è stata ritenuta la giurisdizione dello Stato italiano in considerazione delle ripercussioni all'esterno del fatto contestato – un tentato omicidio – e dell'allarme creato nella comunità locale, evidenziato dall'attivazione dell'apparato sanitario di emergenza e dell'apparato di polizia). Conforme Cass. pen. SS.UU., 26 gennaio 1990, n. 1002, in *Riv. dir. internaz.*, 74, 1991, p. 123, in cui si sottolinea che l'interesse dello Stato costiero è da intendere in relazione alla situazione verificatasi in concreto, che diviene rilevante per tale Stato allorché, per le sue connotazioni, realizza una condizione di "effettivo pericolo" (con tale motivazione la Suprema Corte ha, però, escluso che sussistesse la giurisdizione italiana in relazione alla mera detenzione di armi – finalizzata alla difesa della nave – a bordo di una nave israeliana ancorata nel porto di Trieste). Identico caso è stato deciso negli stessi termini da Trib. Venezia, 21 giugno 1989, in *Riv. dir. internaz.*, 73, 1990, p. 158.

Cass. pen., IV, 2 maggio 2000, n. 7409, in *Cass. pen.*, 2002, p. 1713 ha, invece, statuito quanto segue: «è perseguibile in base alla legislazione italiana e davanti al giudice italiano la violazione di norme in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro accertata a bordo di una nave battente bandiera straniera, attraccata in un porto italiano, quando detta violazione, e i conseguenti effetti lesivi, non abbiano interessato soggetti appartenenti alla c.d. "comunità navale" sottoposta, come tale, alla giurisdizione dello Stato cui la nave appartiene, ma bensì soggetti estranei alla detta comunità quali, nella specie, lavoratori italiani addetti alle operazioni di carico (fattispecie in cui delle lesioni colpose di un lavoratore, socio di una cooperativa, caduto dall'alto durante lo stivaggio di una nave, è stato ritenuto responsabile il presidente della cooperativa)».

In un diverso, più risalente, caso, il Tribunale di Napoli ha dichiarato il difetto di giurisdizione rispetto al reato di illecita importazione e detenzione a fini di spaccio di sostanze stupefacenti compiuto da un cittadino greco, imbarcato come marinaio su una nave cipriota ormeggiata nel porto di Napoli – *in specie*, il fatto che le sostanze rinvenute nella cabina di costui non fossero mai state commercializzate, e l'omessa prova di un *animus* in tal senso da parte dell'imputato erano state ritenute circostanze decisive per ritenere che il fatto non avesse avuto ricadute sulla vita della comunità costiera – (Trib. Napoli, 7 febbraio 1974, in *Riv. dir. internaz.*, 57, 1974, p. 843).

torio italiano, anche se la nave era in navigazione nel mare territoriale di uno Stato straniero. Se, tuttavia, dagli avvenimenti occorsi derivano ripercussioni esterne (fatti che turbano la tranquillità e il buon ordine dello Stato costiero e del relativo mare territoriale) si applica la legge del luogo ove si trova la nave<sup>5</sup>.

Tra le disposizioni preliminari del Codice della navigazione lo stesso art. 5 è dedicato alla legge regolatrice degli atti compiuti a bordo di navi (italiane) in navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero, e prevede che i medesimi siano regolati dalla legge di bandiera in tutti i casi in cui, secondo le normali regole di diritto internazionale privato, debba applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto. La norma, all'interno del secondo comma, precisa, altresì, come tale principio della bandiera valga anche per le navi straniere che si trovino a transitare in uno spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano, sotto condizione di perfetta reciprocità. Tuttavia, vale la pena osservare che il Codice ritiene operante la legge della bandiera, ossia la legge nazionale del mezzo, con una significativa precisazione: ovvero, allorché il fatto o l'atto sia avvenuto *a bordo del mezzo nel corso della navigazione*; esulerebbero, pertanto, da tale disciplina gli atti avvenuti a bordo di navi attraccate in porti stranieri o di aerei in rullaggio sulla pista o in sosta in *hangar*.

Distinta dal mare territoriale è la c.d. "zona contigua": fascia marina adiacente al mare territoriale che presenta un limite di 12 miglia ulteriori rispetto al primo confine tracciato (quindi complessive 24 miglia dalla linea di costa). L'istituzione di una zona contigua è facoltativa e consente allo Stato costiero che la proclami di esercitare il diritto di *hot pursuit*, ovvero di catturare coloro che fuggano al largo dopo aver

---

<sup>5</sup> La distinzione tra "fatti interni" ed "esterni" alla nave non ha grande valore ai fini della ricostruzione della regola che, anziché basarsi sui fatti in sé, poggia sugli effetti che quei fatti sono suscettibili di produrre sulla vita della comunità territoriale secondo la valutazione che ne fa lo Stato costiero [in base al «se» e «in che misura» lo Stato ritenga che i comportamenti ascrivibili alla nave, in senso lato, o ai membri dell'equipaggio, in senso stretto, siano suscettibili di ledere l'ordine pubblico della comunità soggetta alla propria giurisdizione. Il rapporto tra la giurisdizione dello Stato di bandiera e quella dello Stato costiero assume, dunque, la veste di un rapporto tra valori che sono propri dei rispettivi ordinamenti (E. ZAMUNER, *La tutela delle navi private nel diritto internazionale*, Napoli, 2015, p. 169 ss.)].

commesso dei reati entro le 24 miglia<sup>6</sup>; tuttavia, non essendovi regole che consentano di assimilare tale zona alle acque territoriali e di ritenere che lo Stato costiero possa esercitarvi in via esclusiva la propria giurisdizione penale, non si estende a tale zona alcun tipo di sovranità assoluta<sup>7</sup>.

Ancora diversa è la “zona economica esclusiva” (ZEE), che si può estendere fino a 200 miglia dalla linea base di costa; l’istituzione di tale zona è facoltativa e finalizzata all’plorazione, allo sfruttamento, alla conservazione e gestione delle risorse naturali presenti nel mare e nel sottosuolo marino (ma a tal fine è necessaria una proclamazione da parte dello Stato costiero in accordo con gli Stati adiacenti e frontisti)<sup>8</sup>.

Da ultimo vi è il c.d. “alto mare”, che (*ex art. 1* convenzione Ginevra) identifica «tutte le parti del mare non comprese nel mare territoriale o nelle acque interne di uno Stato» (ed escluse anche dalla zona contigua e dalla ZEE). Gli artt. 86-90 della Convenzione di Montego Bay sanciscono la libera utilizzazione dell’alto mare e, pertanto, nessuno Stato è nelle condizioni di imporre la propria sovranità, pur potendo far navigare liberamente una nave nazionale, che sarà, in questo caso, sottoposta alla giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera<sup>9</sup>.

La medesima regolamentazione è contenuta nell’art. 4 del Codice della navigazione, rubricato «Navi ed aeromobili italiani in località non soggette alla sovranità di alcuno Stato», al cui interno si chiarisce che le

<sup>6</sup> “Hot pursuit” significa inseguimento in flagranza e indica il diritto dello Stato costiero di inseguire una nave straniera per un illecito commesso nelle proprie acque territoriali o nella zona contigua. Per i dettagli circa le modalità di esercizio del diritto di inseguimento nei confronti di navi od aeromobili stranieri, v. art. 111 UNCLOS.

<sup>7</sup> A tal fine, l’art. 33 della Convenzione UNCLOS stabilisce che in tale zona lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario al fine di prevenire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e d’immigrazione commesse entro il suo territorio o mare territoriale.

<sup>8</sup> L’Italia non ha proclamato ZEE, ma solo “zone di protezione ecologica”, la cui istituzione con decreto va notificata agli Stati adiacenti e frontisti.

<sup>9</sup> Le navi prive di nazionalità che si trovino in alto mare non possono invocare la protezione di alcuno Stato e sono soggette all’autorità delle navi da guerra di tutti gli Stati; lo stesso vale per la nave che batte bandiera di due o più Stati, essendo assimilata alla nave priva di nazionalità (art. 92 c. 2 UNCLOS).

navi italiane che si trovino in alto mare sono considerate come territorio italiano.

L'art. 95 UNCLOS, invece, individua un'immunità assoluta per le navi da guerra che si trovino in alto mare (così sottoposte alla esclusiva giurisdizione dello Stato della bandiera)<sup>10</sup>. Tali navi possono, però, essere investite di speciali poteri, connessi al c.d. diritto di visita, che contravvengono al normale divieto di ingerenza; il successivo art. 110 dispone, infatti, che se una nave da guerra incrocia – in alto mare – una nave straniera non avente diritto alla completa immunità a norma degli articoli 95 e 96 può legittimamente abbordarla qualora: la nave sia impegnata in atti di pirateria, nella tratta degli schiavi, in trasmissioni abusive, oppure se la nave sia priva di nazionalità o se, pur battendo una bandiera straniera o rifiutando di esibire la sua bandiera, abbia in effetti la stessa nazionalità della nave da guerra.

A tal proposito l'art. 200 cod. nav., rubricato «Polizia esercitata dalle navi da guerra», precisa che in alto mare – così come nel mare territoriale e nei porti esteri dove non sia presente un'autorità consolare – la polizia sulle navi mercantili nazionali è esercitata dalle navi da guerra italiane e, più nel dettaglio, il successivo art. 202 cod. nav. stabilisce che se la nave da guerra italiana incontra in alto mare (o in mare territoriale estero) una nave nazionale sospetta di attendere alla tratta di schiavi può catturarla e condurla in un porto dello Stato o nel porto estero più vicino, in cui risiede un'autorità consolare.

Nell'articolo 201 cod. nav., dedicato all'«Inchiesta di bandiera», si afferma, poi, che le navi mercantili nazionali devono obbedire all'intimazione di fermata delle navi da guerra di potenze amiche, giustificando, se richiesta, la propria nazionalità e in caso di inosservanza il comandante sarà passibile della contravvenzione di cui all'art. 1211 cod. nav. rubricato «Rifiuto di obbedienza a nave da guerra di potenza amica», che prevede l'arresto fino a sei mesi o l'ammenda fino a € 516.

---

<sup>10</sup> Analoga immunità viene concessa *ex art.* 96 UNCLOS alle navi impiegate esclusivamente per servizi governativi non commerciali: «le navi di proprietà o al servizio di uno Stato, e da questo impiegate esclusivamente per servizi governativi non commerciali, godono nell'alto mare della completa immunità dalla giurisdizione di qualunque Stato che non sia lo Stato di bandiera».



Le navi private, in particolari casi, possono quindi essere oggetto di controlli durante la navigazione in alto mare; le eccezioni al principio di libera navigazione sono disciplinate dal diritto internazionale per contrastare fenomeni quali la pirateria, il traffico internazionale di stupefacenti, il traffico illegale di migranti, il terrorismo internazionale, ma tali aspetti, proprio per la peculiarità della disciplina sottesa, verranno trattati separatamente.

### *1.2. Estensione della sovranità nello spazio aereo*

In materia penale, l'importante estensione della tutela dall'ambito marittimo alla navigazione aerea (il cui impiego commerciale risale al periodo successivo alla prima guerra mondiale) è stata determinata dalla identità di interessi dello Stato in entrambi i campi; infatti, esclusi alcuni reati tipicamente marittimi (es. pirateria e tratta di schiavi), nella maggior parte dei casi le fattispecie marittime rispondevano a esigenze di politica criminale comuni anche alla navigazione aerea<sup>11</sup>.

Invero, il diritto aeronautico, inteso quale complesso organico di norme che disciplinano il fenomeno aereo, si sviluppa solo intorno agli anni '20 del secolo scorso: la prima manifestazione normativa in Italia risale al r.d.l. 3 settembre 1914 n. 1008 che vietava sul territorio dello Stato la navigazione aerea non autorizzata; mentre tra le prime fonti internazionali va ricordata la Convenzione di Parigi del 1919 («Convenzione per il regolamento della Navigazione Aerea», resa esecutiva in Italia il 24 dicembre 1922), i cui principi sono stati poi trasfusi nel r.d. del 20 agosto 1923 n. 2207 «Norme per la navigazione aerea» (seguito dal regolamento approvato con r.d. 11 gennaio 1925 n. 356), convertito nella legge 31 gennaio 1926, n. 753, che costituisce il più risalente *corpus iuris* in materia aeronautica.

Sotto il profilo penale occorre, però, aspettare l'entrata in vigore del Codice della navigazione, nel 1942, per rintracciare la maggior parte delle disposizioni incriminatrici, poiché, fino a quel momento, sussistevano solo sparse ipotesi contravvenzionali; nondimeno il novero dei delitti non si esaurisce in quelli contemplati nel predetto Codice, in

---

<sup>11</sup> E. SPASIANO, *Diritto penale della navigazione*, cit., p. 239.

quanto l'intero settore risente del contributo di importanti fonti normative (esterne) sia internazionali che comunitarie, così come risulta assai rilevante l'apporto del diritto internazionale pubblico e pubblico comunitario nella più generale disciplina dei rapporti tra Stati<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Il profilo transnazionale della navigazione aeronautica si coglie anche sotto un diverso aspetto, quello della scienza astronautica e della navigazione spaziale. I progressi scientifici hanno generato molti interrogativi circa la disciplina giuridica delle attività che in tali spazi si svolgono; il diritto della navigazione aerea e il diritto della navigazione spaziale sono materie molto diverse, ma affini: il primo manifesta originariamente una impostazione di stampo privatistico, mentre il secondo rivela un assetto pubblicistico e rinviene nel Trattato sui principi che regolano le attività degli Stati nell'esplorazione e uso dello spazio cosmico, firmato a Washington, Londra e Mosca il 27 gennaio 1967 (reso esecutivo con legge 28 gennaio 1970 n. 87 ed entrato in vigore in Italia il 4 maggio 1972), la sua principale fonte normativa (Circa l'evoluzione del diritto cosmico nell'ambito della scienza del diritto dei trasporti si rinvia all'opera monografica di M.G. SPADA, *Diritto della navigazione aerea e spaziale*, Milano, 1999).

È dubbio se tale materia rientri o meno nel diritto della navigazione essendosi delineati, fin da subito, due diversi orientamenti: secondo alcuni la disciplina da applicare alla navigazione ultra-atmosferica e spaziale dovrebbe essere necessariamente ricavata, con le opportune modifiche e integrazioni, dal diritto della navigazione (A. GIANNINI, *Diritto spaziale e astronautico*, in *Dir. aer.*, 9, 1958, p. 1293; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., p. 11. In senso conforme, R. MANCUSO, *Istituzione di diritto della navigazione*, Torino, 2002, p. 39, il quale sottolinea come navigazione atmosferica e ultra atmosferica non possano e non debbano essere del tutto separate, non solo per il fatto che la navigazione ultra atmosferica nella sua fase iniziale e finale coincide con quella aerea tradizionale, ma anche in virtù delle analoghe problematiche sotto il profilo tecnico, connesse al trasposto autarchico). Secondo altri, invece, le nuove norme dovrebbero confluire in una distinta materia, denominata 'diritto spaziale o astronautico o cosmico' (R. QUADRI, *Prolegomeni al diritto internazionale cosmico*, in *Dir. intern.*, 1959, p. 260. Propendono per la tesi negativa, non sussistendo né i presupposti politici, né quelli giuridici per far rientrare nel diritto della navigazione il caso di navigazione nello spazio extra atmosferico con satelliti artificiali o veicoli spaziali A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., p. 5. Per un ulteriore approfondimento si rinvia a G. LODIGIANI, *Lineamenti di diritto cosmico*, Milano, 1968; T. BALLARINO, S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988; C. GOLDA, *Lineamenti di diritto dello spazio*, Genova, 2005; U. LEANZA, *Lo stato dell'arte nel regime giuridico dello spazio cosmico*, in *Riv. dir. nav.*, 2, 2011, p. 653-673; ID., *Il diritto degli spazi internazionali. Parte seconda. Le nuove frontiere*, Torino, 1999).

Al pari delle navi, anche gli aeromobili battenti bandiera italiana sono considerati *territorio* dello Stato e, per questo, sono vincolati al rispetto della legge penale nazionale e della connessa giurisdizione.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 delle disposizioni preliminari del Codice della navigazione, è soggetto alla sovranità italiana lo spazio aereo che si trova sopra il territorio della Repubblica e il relativo mare territoriale e per «spazio aereo» si intende quell'insieme di colonne d'aria, sovrastanti la terraferma e il mare territoriale, in cui è possibile esercitare il volo aeronautico, rimanendo, pertanto, esclusa quella porzione di spazio utilizzabile unicamente per i voli orbitali.

Non vi sono modalità concordate tra gli Stati per circoscrivere lo spazio atmosferico; mentre in senso orizzontale la sovranità dello Stato trova un limite nello spazio sottoposto alla sovranità del Paese territorialmente confinante, in senso verticale non esiste una precisa delimitazione. Per ragioni pratiche, si assume, tuttavia, che il limite estremo dello spazio atmosferico sia rappresentato dall'altezza massima che può essere raggiunta da un aeromobile in volo.

---

Il problema concernente tale inquadramento ha una pesante incidenza pratica soprattutto in prospettiva di un possibile impiego di veicoli spaziali per scopi civili e commerciali, ma allo stato lo studio della materia prescinde dal diritto interno, essendo regolata da numerosi accordi internazionali che hanno definito alcune regole operative specifiche: si pensi all'Accordo del 22 aprile 1968, sul salvataggio degli astronauti, il ritorno degli astronauti e la restituzione degli oggetti lanciati nello spazio; alla Convenzione del 25 marzo 1972 sulla responsabilità internazionale per danni causati da oggetti spaziali; alla Convenzione del 12 novembre 1974 sull'immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio; al Trattato sulla Luna e sugli altri corpi celesti del 18 dicembre 1979 (per un'indagine giuridica sulla cooperazione e competizione tra Stati nello spazio e sulla connessa evoluzione normativa e istituzionale del diritto spaziale si rinvia ad A. FOLCO BIAGINI, M. BIZZARRI, *Spazio. Scenari di collaborazione. Note di diritto internazionale*, Firenze, 2013; E. BACK IMPALLOMENI, *Spazio cosmico e corpi celesti nell'ordinamento internazionale*, Padova, 1983; ID., *Spazio aereo e spazio aereo extra atmosferico*, in *Enc. dir.*, XLIII, 1990, p. 258; F. DURANTE, *Responsabilità internazionale e attività cosmiche*, Padova, 1969; ID., *Spazio atmosferico e cosmico*, in *Enc. giur.*, XXX, 1993, p. 1; F. FRANCONI, F. POCAR, *Il regime internazionale dello spazio*, Milano, 1993; G. CATALANO SGROSSO, *La responsabilità degli Stati per le attività svolte nello spazio extra-atmosferico*, Padova, 1990; F. TRAMPUS, *Globalizzazione e diritto cosmico. A proposito di una recente pubblicazione*, in *Trasporti, Diritto, Economia, Politica*, 82, 2000, p. 75 ss.).

L'attraversamento dello spazio di uno Stato è soggetto al consenso e all'autorizzazione di quest'ultimo, che può, dunque, regolare, mediante la conclusione di specifici accordi internazionali, il sorvolo, consentendo o impedendo l'ingresso ad aerei stranieri.

Resta inteso che, *ex* art. 5 delle disposizioni preliminari del Codice della navigazione, nel caso in cui l'aeromobile civile battente bandiera italiana navighi entro confini spaziali appartenenti ad altri Stati, per i reati commessi a bordo, si applicherà la sola legge penale nazionale e, analogamente a quanto avviene in ambito marittimo, sussiste l'immunità assoluta degli aeromobili militari dalla giurisdizione straniera.

L'art. 3 disp. prelim. cod. nav. consente allo Stato italiano di esercitare sullo spazio aereo menzionato gli stessi poteri che esercita sulla terraferma e sul mare territoriale e ciò è stato ribadito anche dalla successiva Convenzione di Chicago del 1944 sull'aviazione civile internazionale, che all'art. 1 sancisce come gli Stati contraenti riconoscano che ogni Stato ha sovranità esclusiva sullo spazio aereo al di sopra del suo territorio. Tuttavia, tale impostazione è recente, poiché alle origini dell'aviazione si affermava l'esatto contrario, ovvero la piena libertà dello spazio atmosferico, e agli Stati era fatto divieto di esercitare la propria sovranità<sup>13</sup>.

Il fatto che l'art. 3 disp. prelim. cod. nav. menzioni esclusivamente lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica e il relativo mare territoriale esclude dalla sovranità nazionale lo spazio aereo sopra l'alto mare, la zona contigua e la zona economica esclusiva, che restano aperti alla libera utilizzazione da parte degli aerei civili e militari di tutti gli Stati<sup>14</sup>. Tuttavia, recentemente, si è diffusa la prassi di istituire «zone di identificazione aerea» che si estendono per decine di miglia nello spazio aereo sovrastante l'alto mare; in definitiva, gli Stati costieri richiedono agli aerei, che dirigendosi verso il loro territorio entrano in

---

<sup>13</sup> La prima conferenza internazionale che affrontò esplicitamente il tema dello spazio aereo e che definì il principio di sovranità di ciascun Stato sullo spazio aereo sovrastante la propria terraferma e le proprie acque territoriali fu la Convenzione di Parigi del 13 ottobre 1919.

<sup>14</sup> La libertà di sorvolo dell'alto mare, della zona contigua e della ZEE è stata sancita nella Convenzione di Chicago del 1944, in quella di Ginevra del 1958 e in quella di Montego Bay del 1982.

tale zona, di identificarsi e fornire informazioni relative al volo. Si tratta, evidentemente, di pretese volte a garantire la sicurezza interna dopo la recrudescenza del terrorismo di stampo internazionale<sup>15</sup>.

### *1.3. Ambito di applicazione delle disposizioni del Codice della navigazione: extraterritorialità della legge penale e preclusioni alla normativa speciale*

Esaminato il principio di territorialità e l'ordinario regime di applicazione della legge nazionale nello spazio (marittimo e aereo), è interessante richiamare, quale norma complementare, l'art. 1080 cod. nav., che – al comma 1 – sancisce la vigenza delle disposizioni penali del Codice della navigazione nel caso in cui un cittadino o uno straniero, che si trovi *al servizio* di una nave o di un aeromobile nazionale, commetta in *territorio estero* un *delitto previsto dal Codice della navigazione*.

Ciò si può verificare sia nel caso di fatti commessi sulla terraferma estera, che di fatti commessi in mare territoriale straniero (ma non a bordo di navi – o aeromobili – italiani); casi generalmente sottoposti alle norme comuni sull'efficacia delle leggi nello spazio e per questo soggetti a giurisdizione di altro Paese<sup>16</sup>.

L'art. 1080 cod. nav. rappresenta un caso di *extraterritorialità della legge penale* che si inserisce tra quelli previsti nell'art. 7 c.p. e che conferma lo stretto legame esistente tra la nave, o l'aeromobile, e la comunità viaggiante, la quale deve sentirsi vincolata al rispetto della legge di bandiera<sup>17</sup>. L'essere a servizio di una nave o di un aeromobile incide

<sup>15</sup> N. RONZITTI, *Introduzione al diritto internazionale*, cit., p. 132.

<sup>16</sup> L'univoca indicazione "territorio estero" esclude l'ipotesi di fatti commessi a bordo di navi nazionali, essendo le stesse equiparate al territorio della Repubblica. La disciplina contenuta nell'art. 1080 cod. nav. è, dunque, riservata a casi diversi da quelli esaminati all'interno del paragrafo 1., dove la possibile, difforme, giurisdizione (dello Stato di bandiera o dello Stato costiero) coinvolge quanto occorso a imbarcazioni italiane che si trovino in acque straniere e si lega al sostanzarsi del reato in "fatti interni" od "esterni" (S. CORRIERI, *Il sistema penale della navigazione*, cit., p. 36).

<sup>17</sup> G. LEONE, *Nuove questioni in tema di riforma del diritto penale della navigazione*, cit., p. 757 ss. La particolare incidenza dell'art. 1080 cod. nav. è stata evidenziata in seguito all'istituzione, con la legge 27 febbraio 1998 n. 30, del Registro Internazionale,

direttamente sull'operatività della legge penale della navigazione, che viene così estesa, in deroga alla disciplina ordinaria.

Il fatto che, in taluni casi, i delitti della navigazione commessi fuori dal territorio nazionale possano essere puniti secondo la legge vigente in Italia se costituisce un'importante eccezione, non rappresenta comunque un'assoluta novità stante il principio cardine in tema di *universalità* contenuto nell'art. 3 c. 2 c.p. secondo cui «la legge penale italiana obbliga altresì tutti coloro che, cittadini o stranieri, si trovano all'estero, ma limitatamente ai casi stabiliti dalla legge medesima o dal diritto internazionale».

Il raccordo tra questa norma e l'art. 1080 cod. nav. appare, dunque, lineare e coerente.

In dottrina si è evidenziato come la sfera di applicabilità delle disposizioni incriminatrici del Codice della navigazione sia contrassegnato da un principio di personalità passiva o di difesa: in definitiva, la legge penale segue, in materia di navigazione, l'interesse che la bandiera identifica. E la trasposizione, in campo penale, del criterio desunto dalla legge di bandiera trova giustificazione nel fatto che gli interessi protetti dalle disposizioni incriminatrici del Codice della navigazione sono, di regola, funzionali all'organizzazione e allo svolgimento della navigazione e, per questo, intimamente connessi alle posizioni rivestite nella gerarchia di bordo e al particolare vincolo di soggezione della nave o dell'aeromobile alla legge nazionale<sup>18</sup>.

La deroga al principio di territorialità della legge risponde, dunque, all'esigenza di garantire l'ordinato sviluppo della navigazione e difendere beni nazionali offesi fuori dal territorio italiano<sup>19</sup>.

---

che ha consentito l'ingaggio di equipaggi misti, derogando al disposto dell'art. 318 del cod. nav. che imponeva la nazionalità italiana o comunitaria dell'equipaggio imbarcato su navi nazionali. Occorre comunque tener presente che, tuttora, la deroga concessa non tocca sei figure di marittimi tra cui il Comandante, il Direttore di Macchina, il 1° Ufficiale di coperta e tre ufficiali o sottufficiali oltre a un Allievo Ufficiale di Coperta e uno di macchina, che dovranno essere quantomeno comunitari (sul punto si rinvia a E. ROMAGNOLI, *Registro internazionale*, in *Trattato breve di Diritto Marittimo*, I, Milano, 2007, p. 393 e ss.).

<sup>18</sup> T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., p. 1194 ss.

<sup>19</sup> S. CORRIERI, *Il sistema penale della navigazione*, cit., p. 37.

Compresa la *ratio*, va precisato che la difforme disciplina concerne esclusivamente la commissione (in territorio estero) di *delitti previsti nel Codice della navigazione*, mentre le analoghe contravvenzioni verranno punite in base all'ordinario canone della stretta territorialità; è, altresì, stabilito, per espresso dettato normativo, che se il colpevole è già stato giudicato all'estero possa essere processato nuovamente in Italia, qualora il Ministro di Giustizia ne faccia richiesta.

Orbene, la norma delimita il regime di extraterritorialità della legge penale al caso in cui vengano commessi i più gravi reati della navigazione, ma non tutti, solo quelli contemplati nel Codice del 1942; la precisazione è d'obbligo, dato che la giurisprudenza si è espressa in senso contrario, ritenendo come la portata dell'art. 1080 cod. nav. dovesse estendersi anche ai reati (come il delitto di naufragio) che, pur essendo disciplinati nel codice penale, rientrassero nella «stessa area concettuale e giuridica di operatività della codificazione marittima»<sup>20</sup>.

L'argomentazione non può essere accolta nella misura in cui travisa il peculiare significato e la portata (*extraterritoriale*) della disciplina speciale rispetto all'ordinario regime di giurisdizione sancito dagli artt. 3, 4 e 6 c.p. e tenta di forzare l'esegesi dell'art. 7 n. 5 ravvisando la sussistenza di una «speciale disposizione di legge» nel coordinamento tra le norme del codice penale (artt. 426-449) e quelle del Codice della

---

<sup>20</sup> Trib. Bari, 21 marzo 1981, in *Dir. maritt.*, 1981, p. 578, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, *Giurisdizione penale italiana e reati commessi in acque territoriali straniere*. Il caso riguarda il naufragio della motonave Frigo-Giulia, di nazionalità italiana, al largo dell'arcipelago delle Canarie. Per il reato di naufragio colposo fu imputato il secondo ufficiale di guardia, al quale vennero contestate una serie di omissioni nella gestione della navigazione che avrebbero determinato l'incaglio della nave in una scogliera affiorante e il suo successivo affondamento. Il Tribunale, affrontando un'eccezione di improcedibilità dell'azione penale sollevata dalla difesa dell'imputato, ritenne, conclusivamente, che per il naufragio della nave, avvenuto in acque spagnole, vi fosse giurisdizione dello Stato italiano. Nella controversa motivazione si afferma che il reato è stato commesso all'estero (in palese violazione dell'art. 4 c.p.) e che per questo è applicabile l'art. 7 n. 5) c.p., sulla scorta di un supposto (ma errato) coordinamento tra l'art. 1080 cod. nav. e le fattispecie di reato contemplate nel codice penale. Vengono, altresì, richiamate le Convenzioni internazionali di Ginevra del 1958 e di Bruxelles del 1952 (sulla competenza penale in materia di collisione), per ricavarne una disciplina in relazione alla quale non sussistono precedenti.

navigazione (1080). Essa, peraltro, suscita forti perplessità sotto il profilo della tassatività e del divieto di analogia.

L'art. 1080 cod. nav. si compone di un secondo comma che prevede che le disposizioni penali contenute nel Codice non si applichino ai componenti dell'equipaggio e ai passeggeri di *nave* o di *aeromobile stranieri* («salvo che sia diversamente stabilito»)<sup>21</sup>.

Ciò conferma la prassi internazionale che “salva” i mezzi battenti bandiera straniera da una possibile ingerenza dello Stato italiano, nel rispetto della reciproca sovranità nazionale; tuttavia, non sfugge il rilievo di una esenzione meramente “soggettiva” per il personale e i passeggeri imbarcati, che non coincide perfettamente con i contenuti, più dettagliati, dell'art. 5 c. 2 disp. prelim. cod. nav., che – nell'escludere l'operatività delle norme del Codice – riconosce la vigenza della legge di bandiera per tutti *gli atti e fatti* compiuti *a bordo* di una nave o di un aeromobile di nazionalità estera *nel corso della navigazione* in luogo e spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano.

A questo punto, una panoramica delle disposizioni incriminatrici più significative che sono contemplate nel Codice della navigazione pare doverosa, ma prima di procedere oltre, per poter comprendere appieno il regime di applicazione dello statuto penale della navigazione, è necessario citare una seconda norma avente portata generale: l'art. 1087 cod. nav. (Navigazione interna), il quale sancisce che «alla navigazione interna non si applicano le disposizioni degli artt. 1088-1160» e cioè le fattispecie delittuose. In definitiva, la sicurezza nell'esercizio della navigazione marittima è presidiata da un sistema sanzionatorio comprensivo di tutti i delitti e le contravvenzioni della navigazione, mentre – ferme restando le fattispecie previste nel codice penale – solo le ipotesi contravvenzionali del Codice potranno essere imputate per tutelare la navigazione lungo fiumi, laghi, canali, lagune e in tutte quelle acque dichiarate “interne” dalla normativa di settore.

---

<sup>21</sup> L'esenzione contemplata nell'art. 1081 c. 2 cod. nav. si riferisce, testualmente, solo «alle disposizioni penali di questo Codice» e non coinvolge i contenuti del codice penale. Stante la clausola di sussidiarietà espressa, si presume che l'operatività di questo secondo comma interverrà solo in via residuale rispetto a opposte prescrizioni, per evitare eventuali, pericolose, contraddizioni.



Particolare rilevanza assume, poi, l'art. 24 cod. nav. (Navigazione promiscua), che riassume il principio per cui le navi devono osservare le norme vigenti nell'ambiente in cui si trovano:

Le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, devono osservare le norme di polizia marittima e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima. Parimenti, le navi addette alla navigazione marittima, quando entrano in acque interne, devono osservare le norme di polizia in vigore per tali acque e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione interna.

Quanto detto finora consente di delineare l'operatività delle fattispecie di reato tipizzate nella parte III del Codice, ma il diritto penale della navigazione – come precisato più volte – non si esaurisce in quest'ambito, dovendosi necessariamente ricomprendere al suo interno anche le fattispecie presenti nel codice penale il cui contenuto offensivo attiene al fenomeno della navigazione; oltre a quelle disseminate nelle leggi marittime complementari e a quelle previste dalle convenzioni internazionali, che hanno progressivamente assunto particolare importanza, atteso il respiro internazionale del diritto marittimo e aeronautico (che non di rado manifestano caratteri di *eccezionalità* rispetto all'ordinaria disciplina della materia penale della navigazione)<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Auspica una rilettura degli aspetti repressivi e coattivi del diritto marittimo alla luce del diritto internazionale E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, cit., p. 11.

SEZIONE SECONDA

LO STATUTO PENALE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE  
E LE DISPOSIZIONI INCRIMINATRICI EXTRA CODICE PIÙ SIGNIFICATIVE

*1. La parte III del Codice della navigazione. Complessivo impianto, principi generali e interventi di riforma*

Esposte le ragioni che hanno determinato, nel corso della sua evoluzione, la sistemazione di buona parte del diritto penale della navigazione al di fuori del codice penale, è interessante ora notare come le norme penali e processuali contenute nella parte III del Codice costituiscano, a loro volta, un esempio di felice integrazione tra diritto marittimo e aeronautico. Tale fusione, che riflette l'unitaria trattazione della materia navigazionistica, non si è realizzata solo sotto l'aspetto formale, ma anche a livello sostanziale, per evitare una duplicazione di fattispecie omologhe, divergenti unicamente in ragione del *locus commissi delicti*<sup>23</sup>.

Tecnicamente si è deciso di estendere il più risalente diritto penale marittimo (frutto, come visto, di una millenaria esperienza giuridica) al

---

<sup>23</sup> L'articolato programma di sistemazione del diritto penale della navigazione di Scialoja è riassunto nella prolusione letta all'Università di Napoli il 31 gennaio 1928 e ulteriormente sviluppato nelle pagine della *Rivista di diritto della navigazione*, fondata dallo stesso Autore nel 1935. Anche Giovanni Leone evidenzia come «il diritto penale della navigazione è essenzialmente diritto penale e le norme che lo compongono restano sempre norme penali, ancorché collocate in un corpo di leggi diverse. Sarà un diritto penale speciale, ma come tale resta diritto penale. Ciò posto, la sistemazione unitaria del diritto penale della navigazione non inciderà nel problema dell'autonomia del diritto aeronautico. Essa invece si giustificherà esclusivamente dal fatto che, essendo tutte norme penali, è corretto collocarle tutte insieme. A favore, poi, della sistemazione unitaria sta un rilievo comparativo di notevole valore, consistente nella constatazione che, di regola, in tutte le leggi speciali, alle norme penali si riserva una collocazione unitaria» (G. LEONE, *Questioni in tema di riforma del diritto penale della navigazione*, in *Riv. dir. nav. Supplemento*, 1940, p. 469).

Secondo alcuni Autori tale trattazione unitaria rappresenta, altresì, «una fondamentale innovazione priva di influenza sugli ordinamenti stranieri» (D. GAETA, *Diritto della navigazione*, cit., p. 1082; P.P. RIVELLO, *Ambito e connotazioni del diritto penale della navigazione*, cit., p. 296 ss.).

campo aeronautico in tutti i casi possibili; in assenza, dunque, di peculiarità determinate dal diverso contesto ambientale.

Il legislatore si è sottratto alla tentazione di inutili ripartizioni settoriali che avrebbero determinato una frammentazione ingiustificata della materia e ha privilegiato previsioni sanzionatorie modellate in base alla tipicità di una navigazione complessivamente intesa. Il timore di una pericolosa ipertrofia lo ha, poi, indotto a ridurre significativamente il numero delle norme penali rispetto a quelle vigenti nei testi precedenti e attualmente la materia è regolata dagli artt. 1080-1234 cod. nav. Seguono le disposizioni processuali (artt.1235-1248 cod. nav.) e quelle disciplinari (artt. 1249-1265 cod. nav.).

La parte III del Codice comprende poche norme di inquadramento generale, contenute negli artt. 1080-1087 cod. nav., che rappresentano il cuore della disciplina speciale, mentre il dettaglio delle singole fattispecie si rinviene nei Titoli II e III, dedicati rispettivamente ai delitti e alle contravvenzioni. Ferme restando le ipotesi comuni, pienamente rispondenti alla materia della navigazione ma collocate nel codice penale (delitti di naufragio, disastro aviatorio, attentati alla sicurezza dei pubblici trasporti), tra i reati contemplati nella parte III si rinvengono alcune figure criminose che sono esclusive della navigazione (i già citati «reati propri») – poiché a esse non corrisponde alcuna altra fattispecie – e reati c.d. «impropri» che, pur essendo previsti nel codice penale, divergono nella tipizzazione o importano una pena base difforme o la previsione di aggravanti in ragione della peculiare tutela sottesa (connessa alla navigazione), dello *status* dell'agente o del soggetto passivo, ovvero delle modalità di azione poste in essere<sup>24</sup>.

Sotto il profilo sostanziale, la salvaguardia dell'autonomia del comparto penale della navigazione è garantita dal principio di specialità

---

<sup>24</sup> Cfr., a titolo esemplificativo, art. 1104 cod. nav. (Offesa in danno del comandante, di un ufficiale o sottufficiale o di un graduato); art. 1113 cod. nav. (Omissione di soccorso); art. 1120 cod. nav. (Ubriachezza); art. 1123 cod. nav. (Danneggiamento con pericolo colposo di naufragio o di disastro aviatorio); art. 1137 cod. nav. (Rapina ed estorsione sul litorale della Repubblica da parte dell'equipaggio); art. 1146 cod. nav. (Appropriazione indebita dei relitti marittimi o aerei); art. 1150 cod. nav. (Omicidio del superiore); art. 1151 cod. nav. (Omicidio preterintenzionale, lesione e percossa del superiore); art. 1158 cod. nav. (Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo).

contenuto nell'art. 15 c.p. e analizzato compiutamente nel capitolo precedente. Il principio giuridico enunciato, da correlare con l'assunto dell'art. 1 cod. nav. (per l'interpretazione del quale si rinvia a quanto già detto), scolpisce, dunque, i confini del penale della navigazione nel rapporto tra legge speciale e generale<sup>25</sup>.

Oltre all'art. 15 c.p., va ricordata anche un'altra norma di identico rilievo sistematico: l'art. 9 della legge n. 689/81 in tema di sanzioni amministrative, in cui si conferma, nei seguenti termini, l'elezione del principio di specialità per dirimere i conflitti apparenti di norme:

quando uno stesso fatto è punito da una disposizione penale e da una disposizione che prevede una sanzione amministrativa, ovvero da una pluralità di disposizioni che prevedono sanzioni amministrative, si applica la disposizione speciale [...].

Sul punto non si può sottacere il fatto che, a seguito della crescente tendenza alla depenalizzazione dei reati e alla previsione *tout court* di illeciti amministrativi in nuovi testi legislativi (come nel caso del codice della nautica da diporto, approvato con d.lgs. n. 171/05), assistiamo alla creazione di un diritto sanzionatorio della navigazione che presenta uno spettro più ampio di quello propriamente criminale, ma che a esso può – e deve – essere comunque ricondotto per comunanza di finalità dissuasive<sup>26</sup>.

In definitiva, la *ratio* è comune anche se le soluzioni adottate *quoad poenam* divergono.

La depenalizzazione, sia per effetto della legge n. 706/1975 che delle successive leggi n. 689/1981 e n. 507/1999, ha coinvolto delitti e contravvenzioni, ma su queste ultime ha avuto maggiore incidenza<sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> I cui principi sono comunque cogenti *ex art.* 16 c.p. per ottenere la corretta applicazione della *lex specialis* (C. DE VINCENTIIS, *Reati marittimi ed aeronautici*, cit., p. 939 e ss.).

<sup>26</sup> E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, cit., p. 12.

<sup>27</sup> Per i delitti si rinvia, a titolo esemplificativo, all'art. 1132 cod. nav. (Abusiva prestazione di nome per la costruzione di nave o aeromobile); per quanto concerne, altresì, l'art. 1156 cod. nav. (Abbandono di componente dell'equipaggio ammalato o ferito), pur essendo sanzionata con la sola multa la condotta nella sua forma base, permane la

Il primo provvedimento legislativo aveva depenalizzato tutte le violazioni penali per le quali era prevista l'irrogazione della sola pena dell'ammenda, a eccezione delle contravvenzioni introdotte dalle leggi relative ai rapporti di lavoro e degli artt. 1166 e 1167 cod. nav. (concernenti, rispettivamente, «Getto di materiali e interrimento dei fondali» ed «Inosservanza di ordini relativi ai muri di sponda e abusiva apertura di cave»). Tale ultima esclusione non è stata però confermata dalla legge n. 689/1981 che, oltre ad aver depenalizzato anche i due reati menzionati ha, più in generale, ridotto a illeciti amministrativi tutte le violazioni per le quali era prevista la sola pena pecuniaria (salvo le eccezioni contemplate negli artt. 32 c. 2 e 34 legge n. 689/1981)<sup>28</sup>.

Infine la legge n. 507/1999 ha completato l'intervento riformatore, trasformando, definitivamente, molte delle residuali disposizioni contravvenzionali in illeciti amministrativi.

### *1.1. I delitti marittimi e aeronautici contemplati nel Codice della navigazione. La selezione di peculiari beni costituzionalmente rilevanti nell'identificazione dell'oggettività giuridica*

All'interno della parte III, il Libro I, Titolo II, si occupa dei delitti della navigazione, ovvero: delitti contro la personalità dello Stato; delitti contro la polizia di bordo e della navigazione; delitti contro le autorità di bordo e le autorità consolari; delitti contro la sicurezza della navigazione; delitti contro la fede pubblica; delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile e del carico e delitti contro la persona.

---

reclusione per le forme aggravate. Per una completa disamina degli interventi di depenalizzazione in materia contravvenzionale v. F. MORANDI, *Contravvenzioni marittime ed aeronautiche*, cit., p. 254 ss.

<sup>28</sup> Ex art. 32 c. 2 l'eccezione riguarda i reati punibili, nelle ipotesi aggravate, con pena detentiva anche soltanto alternativa a quella pecuniaria. Con riguardo all'art. 34, esso detta una serie di deroghe in parte individuate espressamente e in parte per «campo di materia» [si pensi alle contravvenzioni contenute negli artt. 1176 e ss. cod. nav. concernenti l'assunzione del personale navigante e del personale di volo, quali disposizioni riguardanti un peculiare rapporto di lavoro e per questo rientranti nell'ambito generale dell'eccezione stabilita nell'art. 34 lett. m). Tuttavia, molte delle predette fattispecie sono state definitivamente abrogate o successivamente depenalizzate per effetto del successivo decreto legislativo n. 507/1999].

Il Capo I si compone di tre soli articoli e identifica il comparto dei delitti contro la personalità dello Stato: si tratta di reati oggettivamente politici, perché offendono l'interesse attinente alla vita dello Stato nella sua essenza unitaria. Le prime due norme (artt. 1088-1089 cod. nav.) completano la casistica contenuta negli articoli 241 c.p. («Attentati contro l'integrità, l'indipendenza e l'unità dello Stato») e 292 c.p. («Vili-pendio alla bandiera o ad altro emblema dello Stato») e nelle leggi speciali riguardanti i delitti contro la personalità internazionale e interna dello Stato, dei quali conservano le nozioni fondamentali di "personalità dello Stato", "offensività" e "guerra"<sup>29</sup>.

Il Capo II (artt. 1091-1102 cod. nav.) tutela l'interesse statale all'osservanza della polizia di bordo e della navigazione e si articola in due distinte Sezioni. La prima riguarda la vita della nave (delitti contro la polizia di bordo) e in essa si sanziona la disobbedienza agli ordini superiori, volti ad assicurare, mediante la disciplina e attraverso la gerarchia, la compattezza e coesione morale dell'equipaggio<sup>30</sup>; la seconda sezione (delitti contro la polizia della navigazione) è, invece, posta a presidio del regolare e pacifico svolgimento dei traffici e della navigazione (sia con riguardo agli interessi di carattere militare e di sorveglianza del mare territoriale, che di ordine pubblico), riferendosi ai rapporti o alle attività che esulano dall'ambito di organizzazione interna del mezzo<sup>31</sup>.

All'interno di questo Capo particolarmente rilevante è l'art. 1091 cod. nav. concernente la «Diserzione»: trattasi di fattispecie sussidiaria, che non trova applicazione se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge e che si realizza quando un componente del-

---

<sup>29</sup> A ben vedere solo l'art. 1088 cod. nav. contiene una norma incriminatrice in senso stretto che fa salvo il caso in cui il fatto costituisca un più grave reato, il che può avvenire in rapporto alla legislazione speciale di guerra.

<sup>30</sup> Diverse sono le ipotesi di inosservanza sanzionate (di ordine – anche di arresto – da parte di un componente dell'equipaggio; di ordine da parte del passeggero). Per quanto concerne i reati contemplati nella prima sezione, trattasi, in genere, di delitti aggravati dall'evento, evento che può essere di mero pericolo (cfr. art. 1094 c. 3) o di danno (cfr. art. 1091 c. 2; art. 1097 c.2; art. 1098 c. 2), quale risultato ulteriore della condotta.

<sup>31</sup> Sono compresi in questa Sezione gli artt. 1099-1102 cod. nav. La successiva III Sezione identifica delle specifiche pene accessorie in relazione ai delitti contemplati nel Capo II.

l'equipaggio non si reca a bordo del mezzo, ovvero lo abbandona, sempre che dal fatto derivi una notevole difficoltà nel servizio della navigazione. Il verificarsi di tale "notevole difficoltà" è indispensabile per la configurazione della fattispecie e giustifica la punibilità di quella che altrimenti sarebbe la mera violazione di un obbligo *ex contractu*<sup>32</sup>.

Significativa la previsione, per tale reato, della causa di non punibilità sancita all'art. 1093 cod. nav.: ancorché ricorrano circostanze aggravanti, non è punibile colui che raggiunga la nave prima che questa lasci il porto e non oltre il terzo giorno successivo a quello in cui si sarebbe potuto presentare a bordo ovvero se raggiunga l'aeromobile prima dell'involò.

Importante è anche la disposizione contenuta nell'art. 1097 «Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte del comandante».

La norma stabilisce, al primo comma, che: «il comandante che, in caso di abbandono della nave, del galleggiante o dell'aeromobile in pericolo, non scende per ultimo da bordo è punito con la reclusione fino a due anni»; sono, poi previste, al secondo comma, delle circostanze aggravanti: «se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante [...] la pena è da due a otto anni»; «se la nave [...] è adibita al trasporto di persone la pena è da tre a dodici anni».

La fattispecie rinviene un precedente storico nell'art. 370 del Codice della Marina Mercantile del 1877<sup>33</sup> e identifica quale presupposto necessario l'esistenza di una situazione di pericolo per il mezzo e, quindi, la probabilità attuale di un danno all'integrità fisica delle persone. In assenza di tale condizione può realizzarsi un diverso reato (la Diserzione appena richiamata o l'Abbandono di comando di cui all'art. 1116 cod. nav.), ma non il delitto in questione, che peraltro coinvolge solo chi possiede la qualifica di comandante.

---

<sup>32</sup> La Relazione al Codice (n. 700) chiarisce che la "notevole difficoltà del servizio" integra una condizione obiettiva di punibilità.

<sup>33</sup> Per contro, all'epoca, l'abbandono della nave in pericolo da parte dei componenti dell'equipaggio non costituiva ipotesi delittuosa specifica (A. SQUILLANTE, *Abbandono della nave o dell'aeromobile in pericolo da parte del comandante o di componente dell'equipaggio*, in *Enc. forense*, I, 1958, p. 6).

La condotta di “abbandono” descritta presenta un carattere materiale che coincide con l’allontanamento fisico del comandante e il reato si consuma nel momento e nel luogo in cui si verifica l’abbandono, inteso quale allontanamento definitivo. La fattispecie, pertanto, non viene integrata nel caso di un abbandono temporaneo dell’unità, imposto dall’esigenza di assicurare lo svolgimento delle operazioni di salvataggio (si pensi all’eventualità in cui il comandante debba trasferirsi all’esterno della nave – ad esempio su una scialuppa o su una lancia – per coordinare meglio le operazioni di evacuazione del bastimento, ma poi vi risalga immediatamente)<sup>34</sup>.

Attenta dottrina ha evidenziato alcune criticità nel secondo comma: in particolare lascia perplessi il fatto che il legislatore abbia limitato l’aggravamento delle conseguenze sanzionatorie alla rigida sequenza cronologica abbandono-naufragio, costruendo la fattispecie come un tipico reato aggravato dall’evento (in cui il naufragio deve verificarsi dopo l’abbandono), essendo evidente che l’abbandono è ancor più grave se si realizza durante o in occasione del naufragio.

Proseguendo nella rassegna, le disposizioni del Capo III (artt. 1104-1111 cod. nav.) trovano corrispondenza nei delitti dei privati contro la Pubblica Amministrazione (artt. 336-360 c.p.), in quanto sanzionano la lesione dell’interesse pubblico per il rispetto, il prestigio, l’onore e il libero esercizio delle funzioni delle autorità di bordo e dell’autorità consolare, commessa dal personale marittimo, aeronautico e dai passeggeri. All’interno di questo comparto si rinviene, tra gli altri, il delitto di ammutinamento (art. 1105 cod. nav.), che si configura quando i componenti dell’equipaggio, in numero non inferiore al terzo, disobbediscono collettivamente o previo accordo a un ordine del comandante, ovvero si abbandonano collettivamente a manifestazioni tumultuose. Tale fattispecie ha posto delicati problemi rispetto all’esercizio del di-

---

<sup>34</sup> In merito alla tipizzazione della condotta v. T. TESTA, *Abbandono della nave o dell’aeromobile (Diritto penale militare)*, in *Enc. dir.*, I, Milano, 1958, p. 20; G. LEONE, *Spunti su alcune figure di reati della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, p. 140. Sul tipo di allontanamento, se definitivo o provvisorio, si è discusso molto in merito alla vicenda che ha coinvolto il comandante Schettino e la “Costa Concordia”, per cui si rinvia al par. 2.3.



ritto di sciopero e, quindi, in ordine all'operatività della scriminante dell'esercizio di un diritto<sup>35</sup>.

Diversa, invece, l'ipotesi prevista nell'art. 1108 cod. nav. «Complotto contro il comandante», che si verifica quando i componenti dell'equipaggio si accordano al fine di commettere un delitto contro la vita, l'incolumità personale o l'esercizio dei poteri del comandante.

Per espresso dettato normativo («se il delitto non è commesso») la fattispecie sanziona la condotta di mero accordo, costituendo una evidente deroga all'art. 115 c.p., eccezione che si giustifica in considerazione delle delicate dinamiche sottese all'ambiente in cui l'accordo si compie e delle connesse conseguenze<sup>36</sup>.

Nel capo IV (artt. 1112-1125 cod. nav.), dedicato alla sicurezza della navigazione, è collocata la maggior parte dei c.d. «reati propri»/«esclusivi» della navigazione, ma anche quelli che, individuati i soggetti e il tipo di danno o di pericolo quali elementi costitutivi della fattispecie, di norma aggravata, posta a integrazione delle corrispondenti ipotesi comuni, possono rientrare, sotto il profilo del bene giuridico tutelato, nella più vasta categoria dei delitti contro l'incolumità pubblica, dei delitti di comune pericolo mediante violenza e dei delitti colposi di comune pericolo. Trattasi, evidentemente, di un microsistema in cui figurano sia ipotesi inedite, che non trovano riscontro nel diritto comune, che reati già tipizzati nel codice penale, che vengono aggiornati nel contenuto e adeguati nella pena in relazione alle particolari esigenze della navigazione<sup>37</sup>.

---

<sup>35</sup> G. BERLINGERI, *Sciopero a bordo?*, in *Dir. maritt.*, 1965, p. 555; T. TESTA, *Ammutinamento e complotto*, in *Enc. dir.*, II, Milano, 1958, p. 212; V. AMENDOLA, *Lo sciopero nel contratto di arruolamento*, in *Foro it.*, 1957, II, p. 41.

<sup>36</sup> Sono previsti aumenti di pena fino a un terzo per i promotori e gli organizzatori, mentre se il componente dell'equipaggio, avuta notizia dell'accordo, omette di darne avviso al comandante, è punito con la reclusione fino a un anno.

<sup>37</sup> Critico L. SALAMONE, *Il naufragio colposo tra diritto penale e codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 1, 2008, p. 89 ss., secondo cui l'insieme delle norme poste a tutela della "sicurezza della navigazione" si distinguono da quelle contenute nel codice penale circa l'oggetto di tutela. A parere dell'Autore non si può concepire la sicurezza della navigazione come *species* del *genus* "pubblica incolumità", in quanto essa si riferisce principalmente alla tutela dell'integrità dei mezzi navali e dei beni da essi trasportati o comunque a essi inerenti; la pubblica incolumità, del resto, non è esclusivamente

Particolare menzione merita, in proposito, il reato di «ubriachezza» (art. 1120): si noti in primo luogo che, a differenza del diritto penale comune, qui l'ubriachezza è punita come delitto e non come contravvenzione e ciò si spiega in considerazione del particolare contesto in cui la condotta si realizza e del maggior pericolo che importa. Inoltre, la fattispecie non richiede la «sorpresa in flagranza», condizione obiettiva di punibilità per l'art. 688 cod. pen., giacché il reato non è punito di per sé, ma solo in quanto produce, come conseguenza, l'incapacità (o la menomazione) a prestare il servizio e, quindi, a incidere sulla sicurezza della navigazione.

Reati «impropri»/«non esclusivi» della navigazione sono anche quelli menzionati nel Capo V («Dei delitti contro la fede pubblica»), Sezione I («Della falsità in atti»), che richiamano direttamente le norme del codice penale che tutelano la fede pubblica attribuita a determinati documenti, quali prova permanente e autentica di fatti giuridici<sup>38</sup>.

All'interno del Capo VI (artt. 1135-1149 cod. nav. «Dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico»)<sup>39</sup>, si rinven-  
gono alcuni delitti esclusivi della navigazione (pirateria, nave sospetta di pirateria, falsa rotta) e altri che trovano piena corrispondenza nel codice penale (rapina, danneggiamento della nave, dell'aeromobile e del carico, appropriazioni indebite di vario genere), sostanzandosi in ipote-

---

ed espressamente tutelata in alcuna delle fattispecie contenute in questo Capo del Codice della navigazione (semmai si pone come elemento aggiuntivo e occasionalmente protetto), poiché la sua esposizione a pericolo viene considerata proprio come aggravante od elemento circostanziale che si aggiunge al disvalore di base incrementandone le conseguenze sanzionatorie (così come avviene negli artt. 1094 n. 3, 1097, 1098, 1121 n. 2 cod. nav.). Drastica la posizione di C. DE VINCENTIIS, *Sicurezza della navigazione (delitti contro la)*, in *Noviss. dig. it.*, XVII, Torino, 1970-1982, p. 279 ss., il quale ritiene che in tutti i delitti disciplinati nel Codice della navigazione il soggetto passivo è sempre lo Stato, anche se può esservi, in talune ipotesi, un soggetto passivo secondario che viene tutelato occasionalmente.

<sup>38</sup> *Ex* art. 1126 cod. nav., la polizza di carico, la polizza ricevuta per l'imbarco, gli ordini di consegna e la lettera di trasporto aereo sono equiparati *quod poenam* all'atto pubblico per la loro importante funzione documentale, con il conseguente pericolo di grave danno derivante dalla loro falsificazione.

<sup>39</sup> «Proprietà» intesa come interesse pubblico all'integrità del patrimonio.

si aggravate rispetto alla fattispecie base sulla scorta delle circostanze presenti.

Invero, una importante eccezione rispetto alla disciplina comune si rinviene nel caso di «Accordo per impossessarsi della nave o dell'aeromobile», che punisce, ancora una volta in deroga all'art. 115 c.p., il mero accordo, per commettere il delitto, raggiunto da parte di almeno tre o più componenti dell'equipaggio<sup>40</sup>.

Peculiare la disciplina riservata al reato di «Pirateria» (art. 1135 cod. nav.) quale forma di depredazione in danno della nave o delle persone imbarcate a scopo di lucro, che ha un'origine antichissima, ma che ha risentito nella sua evoluzione normativa dell'apporto delle fonti convenzionali, dato il crescente interesse della comunità internazionale nei confronti della libertà dei mari, della sicurezza della navigazione e del rispetto del commercio marittimo<sup>41</sup>.

L'art. 1136 cod. nav. contempla, invece, la c.d. «pirateria presunta» che sanziona il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza le carte di bordo (in modo tale da precludere l'accertamento della finalità della spedizione)<sup>42</sup>.

Interessante anche la previsione del reato di falsa rotta (art. 1140 cod. nav.), fattispecie delittuosa che delinea al suo interno distinte ipotesi aggravate dall'evento, ma che di base sanziona la condotta del comandante che decide di seguire, per interessi personali o altrui, un percorso diverso da quello tracciato. Il fatto costituisce una particolare modalità dell'ipotesi più ampia dell'impiego abusivo della nave con profitto proprio o altrui (art. 1143 cod. nav.), che, tuttavia, si distingue per essere una fattispecie meno grave, che non richiede la realizzazione di un itinerario diverso, ma solo la devoluzione a proprio vantaggio, in danno del proprietario o dell'armatore, dell'utilità economica che il

---

<sup>40</sup> Per i promotori e i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

<sup>41</sup> Sono equiparate alla pirateria, *quod poenam*, la rapina e l'estorsione commesse da comandante ed equipaggio sul litorale dello Stato.

<sup>42</sup> Nell'ipotesi tipica il soggetto attivo è il comandante o l'ufficiale, ma *ex art. 1136 c. 3 cod. nav.* è prevista una responsabilità anche per gli altri membri dell'equipaggio (per i quali si avrà una riduzione di pena in misura non eccedente il terzo) e per gli estranei (per i quali la pena è ridotta fino alla metà).

mezzo può dare con il suo utilizzo. Vi è da dire, peraltro, che la fattispecie di falsa rotta oggi può più facilmente realizzarsi nella navigazione di cabotaggio, poiché quella di lungo corso è costantemente assistita da moderni sistemi di controllo satellitare<sup>43</sup>.

Da ultimo, all'interno del Capo VII, il Codice della navigazione prende in considerazione quei reati contro la persona che incidono sensibilmente sulla navigazione, turbandone l'ordinato svolgimento e la struttura organizzativa.

La tutela della vita e dell'incolumità personale costituisce oggetto delle aggravanti di cui agli articoli 1150 («Omicidio del superiore») e 1151 cod. nav. («Omicidio preterintenzionale, lesione e percossa del superiore»), rispetto alle fattispecie comuni contemplate nel codice penale<sup>44</sup>.

Altre figure di reato a tutela della persona si rivolgono, invece, a interessi particolari della navigazione (artt. 1154 e 1558 cod. nav., rispettivamente «Abuso d'autorità» e «Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo»)<sup>45</sup>. Residuano, infine, delitti "inediti", propri del comandante, che non trovano alcuna corrispondenza nel codice penale<sup>46</sup>: art. 1155 cod. nav. («Sbarco e abbandono arbitrario di persone»); art. 1156 cod. nav. («Abbandono di componente dell'equipaggio am-

<sup>43</sup> S. CORRIERI, *Il sistema penale della navigazione*, cit., p. 150 ss.

<sup>44</sup> Con riguardo alle fattispecie di «Omicidio» già contenute nel codice penale, vale la pena ricordare che nel 2015 aveva superato il primo esame da parte della Commissione Giustizia del Senato il disegno di legge che puntava, tra le altre cose, a introdurre nel codice penale, il reato di «Omicidio nautico e stradale» (art. 589 *bis*), che prevedeva pene molto severe rispetto al reato di omicidio colposo che, a oggi, copre anche la fattispecie dell'investimento del subacqueo in immersione da parte di un'imbarcazione. Analogamente era stata proposta l'introduzione della fattispecie di «Lesioni personali stradali e nautiche» (art. 590 *bis*) e dell'aggravante nel caso di fuga del conducente (art. 590 *ter*). In seguito, si è, però, scelto di stralciare completamente la parte relativa alla nautica, espunta definitivamente dalla vigente legge 23 marzo 2016 n. 41, che ha introdotto il reato di omicidio stradale e quello di lesioni personali stradali.

<sup>45</sup> Fattispecie punita anche a titolo di colpa, che si sostanzia, ad esempio, quando il comandante non interviene perché valutando erroneamente la velocità della nave ritiene di non giungere in tempo sul luogo del sinistro; oppure quando ritiene erroneamente che altre navi accorreranno al più presto.

<sup>46</sup> Per un più ampio approfondimento v. F. LAZZARO, *I delitti contro la persona nel diritto penale della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1965, I, p. 106 ss.

malato o ferito»); art. 1157 cod. nav. («Omissione di aiuto»); art. 1159 cod. nav. («Mancanza di viveri necessari»).

### 1.2. *Il regime generale delle circostanze: una lettura attualizzante*

Un aspetto importante accomuna tutte le norme penali che attengono alla navigazione: esse devono, necessariamente, venir inquadrare nella disciplina e nei principi generali del ramo del diritto cui si riferiscono e, pertanto, tra il diritto penale della navigazione e il diritto penale comune sussiste, come già evidenziato, un rapporto di stretta *complementarietà* riconducibile all'art. 16 c.p., secondo cui, al fine di garantire un'unitarietà dogmatica, le disposizioni del codice penale si applicano anche alle materie regolate da altre leggi penali, tranne nei casi in cui queste ultime dispongano diversamente<sup>47</sup>.

La portata di tale principio e il coordinamento tra le leggi penali in esame si coglie, con particolare riguardo, nel regime delle circostanze, che rappresenta uno degli argomenti più complessi e affascinanti delle trattazioni penalistiche<sup>48</sup>.

All'interno del Codice della navigazione spiccano due norme, collocate tra le disposizioni generali, che fondano un peculiare sistema di *circostanze aggravanti comuni*: si tratta degli articoli 1084 e 1085 cod. nav.<sup>49</sup>

L'art. 1084 cod. nav. dispone che

se alcuno dei delitti previsti dal presente codice è commesso dal comandante o da un ufficiale della nave ovvero dal comandante o da un graduato dell'aeromobile, la pena è aumentata fino a un terzo, quando

---

<sup>47</sup> Il Codice della navigazione contempla un ristretto numero di disposizioni generali che risolvono alcuni problemi specifici della materia (artt. 1080-1087 cod. nav.) e, per quanto non diversamente regolato, vigono le norme del codice penale.

<sup>48</sup> Per una disamina completa della materia v. A. MELCHIONDA, *Le circostanze del reato. Origine, sviluppo e prospettive di una controversa categoria penalistica*, Padova, 2000.

<sup>49</sup> Nel Codice della navigazione vi sono, poi, delle aggravanti speciali previste per i vari reati ivi descritti, mentre, per quanto concerne le circostanze attenuanti, oltre a quelle relative alle singole fattispecie, sono certamente applicabili quelle "comuni" e "generiche" previste dal codice penale agli artt. 62 e 62 bis.

tale qualità non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto.

È chiaro che lo *status* del soggetto agente, investito di responsabilità connesse all'esercizio di funzioni apicali, conferisce un più intenso disvalore all'azione delittuosa, che giustifica il maggior carico sanzionatorio ed è altrettanto evidente come la norma rifletta i contenuti dell'aggravante di cui all'art. 61 n. 9 c.p.<sup>50</sup>, anche se prescinde dall'abuso delle qualifiche funzionali rivestite dai singoli, appuntandosi esclusivamente sulla loro posizione.

Tuttavia, attesa la gerarchia quasi militare che presiede all'organizzazione di bordo e l'insieme dei poteri connessi alla posizione di comando, l'agire illecito del superiore implica necessariamente la violazione di concreti doveri funzionali inerenti la qualifica, doveri di rettitudine che egli dovrebbe osservare al massimo grado, dato il ruolo svolto quale garante della sicurezza della navigazione<sup>51</sup>.

L'art. 1085 cod. nav. prevede un'ulteriore circostanza aggravante comune riferibile, però, ai soli delitti non previsti dal Codice della navigazione che siano commessi «da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni» (quando la qualità della persona offesa non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto, per evitare un'iniqua duplicazione sanzionatoria)<sup>52</sup>, ovvero da «passeggero contro il comandante o un ufficiale della nave ovvero contro il

---

<sup>50</sup> «L'aver commesso il fatto con abuso di poteri o con violazione dei doveri inerenti a una pubblica funzione o a un pubblico servizio [...]».

<sup>51</sup> E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione*, cit., p. 27; T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., p. 1202.

<sup>52</sup> Invero, un'interpretazione corretta della norma evidenzia come la qualità di "superiore" vada intesa come qualità esclusiva, individuata specificamente all'interno del Codice della navigazione ed è, quindi, difficile che possa ritrovarsi quale elemento costitutivo o accessorio di un reato non previsto nel medesimo testo normativo (C. DE VINCENTIIS, *Circostanze del reato (diritto penale della navigazione)*, in *Noviss. dig. it.*, III, Torino, 1959, p. 288; *contra* T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., p. 1203, il quale ritiene che sussistano, al di fuori del Codice, "reati sostanzialmente della navigazione" nei quali può esservi la presenza delle qualità indicate dall'art. 1085 cod. nav.).

comandante o un graduato dell'aeromobile nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni».

La *ratio* di questa circostanza trascende la tutela della gerarchia di bordo, in quanto essa si estende anche al passeggero, a conferma della particolare coerenza che assume il rispetto dell'autorità dello Stato presente a bordo di navi o aeromobili<sup>53</sup>.

Sotto il profilo sostanziale, la medesima circostanza sembra replicare i contenuti di quella di cui all'art. 61 n. 10 c.p.<sup>54</sup>, ma secondo i primi commentatori essa non poteva dirsi superflua o immotivata, in quanto non era affatto pacifico che il comandante rivestisse la qualifica di pubblico ufficiale o incaricato di pubblico servizio e – a ogni modo – «tali non potevano essere considerati l'ufficiale della nave o il graduato dell'aeromobile»<sup>55</sup>.

Colpisce fino a un certo punto tale netta presa di posizione della dottrina nel contesto della navigazione commerciale; a parere di chi scrive, infatti, l'affermazione si giustifica sulla scorta della c.d. “teoria soggettiva”, che per lungo tempo ha ricollegato il possesso delle qualifiche di pubblico ufficiale e incaricato di pubblico servizio alla mera esistenza di un rapporto di dipendenza o impiego con un ente pubblico<sup>56</sup>.

Di diverso avviso la c.d. teoria “oggettivo-funzionale”, che si è progressivamente imposta ritenendo preminente l'esercizio obiettivo e concreto di una pubblica funzione o di un pubblico servizio da parte dell'agente per poter inferire l'assunzione della veste pubblica. Come noto, l'influenza di quest'ultima concezione si è intensificata fino a essere recepita dal legislatore, il quale, nel corso degli anni '90, ha riformato gli artt. 357 e 358 c.p., assicurando una disciplina più adeguata al contesto delle privatizzazioni (che hanno riguardato, *in primis*, il siste-

---

<sup>53</sup> Cfr. l'art. 1095 cod. nav. «Inosservanza di ordine da parte di passeggero» e l'art. 1257 cod. nav., in ordine al potere disciplinare che può essere esercitato dal comandante della nave o dell'aeromobile nei confronti dei passeggeri.

<sup>54</sup> «L'aver commesso il fatto contro un pubblico ufficiale o una persona incaricata di un pubblico servizio [...], nell'atto o a causa dell'adempimento delle funzioni o del servizio».

<sup>55</sup> T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., p. 1202.

<sup>56</sup> V. MANZINI, *Trattato di diritto penale italiano*, I (a cura di P. Nuvolone, G. D. Pisapia), 5<sup>a</sup>ed., Torino, 1985, p. 26.

ma dei trasporti, compresi quelli navali e aerei), nel quale, per la prima volta, soggetti privati vennero coinvolti nell'esercizio di attività oggettivamente pubbliche<sup>57</sup>.

Il vero problema sorge, dunque, nell'interpretare la qualità della persona offesa per chiarire se la norma intenda riferirsi solo alla qualità specifica che viene menzionata nell'articolo, ovvero l'essere «superiore» o «comandante, ufficiale o graduato» [...] «nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni», oppure all'eventuale qualifica pubblicistica (di pubblico ufficiale o incaricato di pubblico servizio) che possa inerire il soggetto nell'esercizio delle sue funzioni.

Leggere la norma in quest'ultimo senso – attualizzandone il significato – equivarrebbe, però, a reiterare effettivamente i contenuti dell'art. 61 n. 10 c.p.

---

<sup>57</sup> Per un'ampia indagine sui contenuti della riforma si rinvia a F. BRICOLA, *La riforma dei reati contro la pubblica amministrazione: cenni generali*, in F. COPPI (a cura di), AA.VV., *Reati contro la pubblica amministrazione*, Torino, 1993, p. 13; M. PETRONE, *La nuova disciplina dei delitti degli agenti pubblici contro la pubblica amministrazione: dalle prospettive di riforma alla legge n. 86/90*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1993, p. 917 ss.; R. BETTIOL, *Note a margine della legge di modifica dei delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione*, in *Riv. trim. dir. pen. econ.*, 1991, p. 617 ss.; A. FIORELLA, *Ufficiale pubblico, incaricato di pubblico servizio o di un servizio di pubblica necessità*, in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, p. 563; C.F. GROSSO, *Riforma dei delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione: brevi annotazioni a margine del testo approvato dalla Camera dei Deputati*, in *Riv. it. dir. e proc. pen.*, 1990, p. 701; A. PAGLIARO, *Delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione*, in *Principi di diritto penale*, IX, Milano, 2000, p. 3; ID., *Brevi note sulla riforma dei delitti contro la pubblica amministrazione*, in *Ind. pen.*, 1989, p. 27 ss.; F. PALAZZO, *La riforma dei delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione: un primo sguardo d'insieme*, in *Riv. it. dir. e proc. pen.*, 1990, p. 815 ss.; P. SEVERINO DI BENEDETTO, *Commento agli artt. 17 e 18 della L. 24 aprile 1990 n. 86*, in *Leg. pen.*, 1990, p. 334; ID., *La riforma dei delitti contro la pubblica amministrazione: soggetti, qualifiche, funzioni*, in A.M. STILE (a cura di), AA.VV., *La riforma dei delitti contro la pubblica amministrazione*, Napoli, 1987, p. 30 ss.; M. ROMANO, *I delitti contro la pubblica amministrazione: i delitti dei privati, le qualifiche soggettive pubblicistiche*, in *Commentario sistematico*, II, Milano, 2002, p. 227 ss.; M. SINISCALCO, *La nuova disciplina dei delitti dei pubblici ufficiali: profili critici*, in *Leg. pen.*, 1990, p. 263 ss.



### 1.3. Profili sanzionatori e disciplinari

In merito al comparto sanzionatorio legato alla commissione di fatti illeciti della navigazione, nel Codice si rinviene un “sistema punitivo integrato” connotato da assoluta specificità.

Per la commissione dei reati contemplati nel Codice, ferma restando la comminatoria delle pene principali entro la cornice edittale tipizzata per ciascuna fattispecie, sono, infatti, previste ulteriori «pene accessorie», complementari rispetto a quelle del codice penale.

L’art. 1082 cod. nav. prevede, per i delitti, *l’interdizione dai titoli professionali marittimi o aeronautici*, qualora il reato sia stato commesso da un soggetto provvisto di titoli, e *l’interdizione dalla professione marittima o aeronautica* se l’autore appartiene al personale di cui all’art. 113 e ss. cod. nav. Da ciò si desume che, in seguito alla condanna, mentre il titolato potrà comunque svolgere mansioni marittime o aeronautiche, essendo sottoposto unicamente all’interdizione del titolo, il personale comune perderà *tout court* la possibilità di esercitare la sua professione.

L’articolo prevede, altresì, analoghe pene accessorie per le contravvenzioni, mitigando l’interdizione dai titoli o dalla professione in sospensione.

Tracciata la disciplina generale nell’art. 1082 cod. nav., la successiva norma specifica gli effetti e la durata delle pene accessorie.

*Ex art. 1083 commi 1 e 2 cod. nav.* si va dall’interdizione perpetua dal titolo o dalla professione marittima a quella temporanea con un minimo di 30 gg. e un massimo di cinque anni. Ai sensi e per gli effetti dell’art. 1083 commi 3 e 4 cod. nav., per la sospensione dal titolo o dalla professione marittima è previsto un minimo di 15 gg. e un massimo di due anni. In nessun caso comunque la pena accessoria può superare quella della pena principale con i limiti sopraesposti.

Da ultimo, gli artt. 1083 *bis* e *ter*, contemplano natura e durata delle sanzioni amministrative accessorie che si sostanziano anch’esse in sospensione dai titoli e dalla professione e che possono essere applicate per un periodo non inferiore a 15 giorni e non superiore a un anno.

Il *corpus* sanzionatorio contenuto nella parte III si completa con una serie di «infrazioni disciplinari» che rafforzano lo statuto penale e con-

fermano la visione di sistema dei compilatori del Codice anche sotto il profilo sostanziale, dato che la stragrande maggioranza delle norme incriminatrici descrivono reati soggettivamente “propri”, realizzabili da individui qualificati (comandante, componenti dell’equipaggio etc.), che in virtù del loro *status* e dei connessi doveri sono passibili di provvedimenti disciplinari.

Tuttavia, nel delimitare i confini delle due diverse discipline, soccorre l’art. 1251 cod. nav., che esprime una vera e propria clausola di riserva prevedendo che alcuni comportamenti realizzati dal personale aeronautico, marittimo o della navigazione interna e riconducibili a illeciti disciplinari (rifiuto o ritardo di obbedienza, negligenza, assenza da bordo, abbandono nave o aeromobile etc.), integrano questi ultimi solo quando non siano puniti come reati dal Codice della navigazione.

In quest’ultimo caso, peraltro, il “rimprovero” per l’omesso rispetto delle prescrizioni comportamentali verrà assicurato dalle speciali pene accessorie menzionate, che si prestano quale strumento di raccordo tra dimensione penale e disciplinare scongiurando il pericolo, denunciato da alcuni, di conseguenze vessatorie discendenti dalla contemporanea applicabilità, per un identico fatto, di pene diverse, ma sostanzialmente identiche per funzione e contenuto<sup>58</sup>.

## *2. Le principali fattispecie della navigazione disciplinate nel codice penale. Dettato normativo e apporto giurisprudenziale*

Il codice penale prevede alcune fattispecie che interessano la navigazione e che sono per la gran parte comprese nel Libro II, Titolo VI «Delitti contro l’incolumità pubblica». In rapida rassegna possono essere menzionati gli artt. 423 («Incendio») e 424 («Danneggiamento segui-

---

<sup>58</sup> Più diffusamente, L. CONCAS, *Le disposizioni penali e disciplinari del Codice della navigazione*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Atti del convegno «Il cinquantenario del Codice della navigazione» (Cagliari 28-30 marzo 1992)*, Cagliari, 1993, p. 438. Le ragioni che giustificano la clausola di riserva menzionata consentono di spiegare agevolmente anche il significato della successiva disposizione contenuta nell’art. 1260 cod. nav., a mente del quale «le pene disciplinari non possono essere applicate cumulativamente. In caso di concorso si applica solo la più grave».

to da incendio»), che vanno posti in relazione alle aggravanti di cui all'art. 425 n. 3 e 4 c.p.<sup>59</sup>; entrambe le fattispecie vanno poi correlate con quanto descritto negli artt. 1122 e 1125 cod. nav., che stabiliscono una serie di ulteriori aggravanti e specifiche pene accessorie se i fatti sono commessi da un membro dell'equipaggio o da un comandante<sup>60</sup>.

Vi è anche l'art. 436 («Sottrazione, occultamento o guasto di apparecchi a pubblica difesa da infortuni») rispetto all'ipotesi di naufragio; ma soprattutto gli artt. 428 («Naufragio, sommersione o disastro aviatorio»), 429 («Danneggiamento seguito da naufragio»), 432 («Attentati alla sicurezza dei trasporti») e le previsioni inerenti i delitti colposi di danno (art. 449) e i delitti colposi di pericolo (art. 450) rispetto agli eventi di navigazione.

---

<sup>59</sup> Art. 425 c.p. (Circostanze aggravanti)

«Nei casi preveduti dagli articoli 423 e 424, la pena è aumentata se il fatto è commesso: [...]

3) su navi o altri edifici natanti, o su aeromobili;

4) su scali ferroviari o marittimi, o aeroscali, magazzini generali o altri depositi di merci o derrate, o su ammassi o depositi di materie esplodenti, infiammabili o combustibili».

<sup>60</sup> Art. 1122 cod. nav. (Aggravante per l'incendio, il naufragio o il disastro aviatorio)

«Se un componente dell'equipaggio di nave, galleggiante o aeromobile nazionali o stranieri o una persona comunque addetta ai servizi della navigazione marittima o aerea, avvalendosi delle sue funzioni, commette alcuno dei delitti previsti negli articoli 425 n. 3 e 428 del codice penale, le pene ivi stabilite sono aumentate di un terzo.

Le pene sono aumentate da un terzo alla metà, se il fatto è commesso dal comandante in danno della nave, del galleggiante o dell'aeromobile da lui comandati».

Art. 1125 cod. nav. (Pene accessorie)

«La condanna per i delitti previsti negli articoli da 1112 a 1120; 1123, 1124, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti aggravati ai sensi dell'articolo 1122 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

Se il delitto previsto nell'articolo 449 del codice penale è commesso da appartenenti al personale marittimo o al personale aeronautico in danno rispettivamente di una nave o di un galleggiante e di un aeromobile, la condanna importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione».

## 2.1. Il delitto di naufragio

La fattispecie sicuramente più significativa è preveduta dall'art. 428 c.p., che dispone quanto segue:

Chiunque cagiona il naufragio o la sommersione di una nave o di un altro edificio natante, ovvero la caduta di un aeromobile, di altrui proprietà, è punito con la reclusione da cinque a dodici anni.

La pena è della reclusione da cinque a quindici anni se il fatto è commesso distruggendo, rimuovendo o facendo mancare le lanterne o altri segnali, ovvero adoperando falsi segnali o altri mezzi fraudolenti.

Le disposizioni di questo articolo si applicano anche a chi cagiona il naufragio o la sommersione di una nave o di un altro edificio natante, ovvero la caduta di un aeromobile, di sua proprietà, se dal fatto deriva pericolo per la incolumità pubblica<sup>61</sup>.

L'antecedente storico dell'art. 428 c. 1 c.p. è rappresentato dall'art. 304 del Codice Zanardelli, il quale prevedeva che «Chiunque appicca il fuoco a navi o edifizii natanti di qualsiasi genere, ovvero ne cagiona la sommersione o il naufragio, è punito con la reclusione da tre a dieci anni». La fattispecie, modellata secondo lo schema del pericolo astratto, era inserita tra i disastri a base naturale («Dell'incendio, della inondazione, della sommersione e di altri delitti di comune pericolo») e presupponeva un carattere di pericolo indefinito.

---

<sup>61</sup> Particolare è l'ipotesi descritta all'interno del terzo comma dell'art. 428 c.p., che sanziona il naufragio di cosa propria, sempre che dal fatto derivi un pericolo per la pubblica incolumità (pertanto non potrà rispondere del delitto in esame chi affondi la propria nave dopo averla portata al largo e fatta evacuare completamente); tale disposizione fa riferimento al concetto di "proprietà" nel senso civilistico di rapporto reale fra soggetto e cosa, relazione che sussiste non solo allorché il bene appartenga a un solo soggetto, ma anche nel caso di comunione con altri. Ne consegue che, ai fini dell'applicazione della norma in questione, non vale a escludere la proprietà della imbarcazione da parte del soggetto che ne ha cagionato il naufragio, o la sommersione, il fatto che questa appartenga anche ad altri in regime di comproprietà (Cass. pen., I, 4 aprile 1989, in *Cass. pen.*, 1991, I, p. 1054). La giurisprudenza di merito ha confermato che sussistono i presupposti per l'applicazione dell'art. 428 c.p., in tema di naufragio di cosa propria, allorché l'imputato, pur non essendo formalmente proprietario ha il controllo assoluto, patrimoniale e di fatto, della nave (Trib. La Spezia, 1 giugno 1998, in *Dir. maritt.*, 2000, p. 1395, con nota di Santini).

Il secondo comma dell'art. 428 c.p., invece, rinviene il suo precedente legislativo nell'art. 306, che incriminava il far sorgere un pericolo di naufragio o sommersione e il naufragio stesso della nave «distruggendo, rimuovendo o facendo mancare in qualsiasi modo le lanterne o altri segnali, o adoperando falsi segnali o altri artifici». Da ultimo, l'art. 308 prevedeva che l'art. 304 si applicasse anche a colui che, commettendo l'azione su cose di sua proprietà, danneggiasse o esponesse a pericolo persone, o cose altrui<sup>62</sup>.

Il reato descritto costituisce un illecito di comune pericolo posto a tutela della pubblica incolumità, in cui è centrale la nozione di «naufragio»<sup>63</sup>. Esso è ravvisabile non solo nella situazione estrema di inabissamento (e quindi di perdita della nave), ma anche in altre evenienze idonee a vulnerare radicalmente la sicurezza della navigazione, l'integrità del natante e l'incolumità delle persone che si trovano a bordo<sup>64</sup>.

---

<sup>62</sup> A. GARGANI, *Art. 428 c.p.*, in C.F. GROSSO, T. PADOVANI, A. PAGLIARO, *Trattato di diritto penale, Pt. spec.*, vol. IX, *I reati contro l'incolumità pubblica*, Tomo I, *Reati di comune pericolo mediante violenza*, Milano, 2008, p. 323 ss.

<sup>63</sup> Per un'utile ricognizione storica del concetto si veda A. SCIALOJA, *Naufragio*, in *Nuovo dig. it.*, vol. VIII, Torino, 1939, p. 868; C.M. MOSCHETTI, *Naufragio (Storia)*, in *Enc. dir.*, vol. XXVII, Milano, 1977, p. 547 ss.; M. GRIGOLI, *Naufragio (Dir. Nav.)*, in *Enc. dir.*, vol. XXVII, Milano, 1977, p. 559.

<sup>64</sup> Ciò si verifica, ad esempio, nel caso in cui una collisione violenta o un altro incidente provochi l'arenamento o l'incagliamento dell'imbarcazione, oppure qualora un cedimento strutturale del mezzo comprometta la sua capacità di galleggiare e navigare regolarmente. In giurisprudenza v. Cass. pen., IV, 9 maggio 2014, n. 24527, in *CED Cass. pen.*, 2014; Cass. pen., IV, 27 febbraio 2009, n. 13893, in *Dir. pen. proc.*, 6, 2009, p. 701 [nel caso di specie la Corte di Cassazione ha confermato la condanna del comandante di una imbarcazione a motore per il reato di cui all'art. 449 c. 2 c.p. in riferimento all'art. 428 c.p. Le circostanze di fatto sono simili a quelle che hanno determinato il naufragio della "Costa Concordia" (la cui vicenda giudiziaria sarà oggetto di separato approfondimento), in quanto il comandante non aveva rispettato il divieto di navigazione in una zona di secca e, per questo, aveva urtato alcuni scogli, provocando una falla allo scafo del natante, che, imbarcando acqua e con il motore danneggiato, si era inclinato sugli scogli]. Nel senso che, per la sussistenza del delitto di naufragio è sufficiente che il natante non sia più in grado di galleggiare regolarmente, non essendo richiesto anche il suo inabissamento e, di conseguenza, la sua perdita, cfr. Cass. pen., III, 18 gennaio 2006, n. 6746, in *Dir. maritt.*, 1, 2008, p. 88 con nota di L. SALAMONE, *Il naufragio colposo tra diritto penale e codice della navigazione*. Conformi: Cass. pen., I, 20 novembre 2001, n. 325, in *Cass. pen.*, 2002, p. 3463; Cass. pen., IV, 15 maggio

Differente, invece, il concetto di «sommersione», ugualmente tipizzato dalla norma, che consiste nell'affondamento, totale o parziale, della nave o di altro natante che non si trovi in navigazione, bensì ormeggiata o all'ancora in porti o darsene.

Orbene, circa l'oggetto materiale, il legislatore fa riferimento alla «nave» e, in via residuale, a «un altro edificio natante» identificabile quale opera fissa o mobile, diversa dalla nave, che sia in grado di galleggiare (zattere, pontili, chiatte, piattaforme adibite all'estrazione di petrolio etc.). Anche se il Codice della navigazione offre una compiuta definizione all'interno dell'art. 136, per la legge penale deve considerarsi «nave» l'imbarcazione atta al trasporto di più persone quale che sia la sua stazza, la sua portata, il mezzo di propulsione utilizzato (a remi, a vela, a motore) e la sua funzione<sup>65</sup>.

Sotto il profilo dogmatico si è a lungo discusso sull'inquadramento dell'art. 428 c.p. tra i reati di "pericolo astratto" o "concreto", e ciò sulla scorta della diversa struttura normativa delineata nei tre commi: il primo e secondo comma, infatti, sembrano identificare un reato di pericolo astratto, poiché l'effettiva insorgenza del pericolo per l'incolumità pubblica non è esplicitamente richiamata dal legislatore, diversamente da ciò che avviene, invece, nell'ultimo capoverso, dove la norma specifica che qualora la cosa propria sia l'oggetto della condotta occorre che

---

1987, in *Cass. pen.*, 1988, p. 1867; *Cass. pen.*, IV, 23 marzo 1977, in *Cass. pen.*, 1979, p. 69 (in questi casi è stato ritenuto sufficiente a integrare l'ipotesi di reato il semplice capovolgimento del mezzo).

<sup>65</sup> *Cass. pen.*, II, 28 marzo 2012, n. 27324, in *Dir. pen. proc.*, 9, 2012, p. 1072; *Cass. pen.*, IV, 15 ottobre 1987, in *Cass. pen.*, 1988, p. 1867; *Cass. pen.*, IV, 12 febbraio 1981, in *Cass. pen.*, 1983, p. 303; *Cass. pen.*, IV, 23 marzo 1977, in *Cass. pen.*, 1979, p. 69. La giurisprudenza ha, però escluso, che nel concetto di nave, con riguardo al delitto di naufragio, possa rientrare il galleggiante monoposto (come il sandolino), il rimorchiatore, il *wind surf*, l'acqua *scooter* o una piccola imbarcazione con a bordo una sola persona (R. FRESA, *Art. 428 c.p.*, in A. CADOPPI, S. CANESTRARI, P. VENEZIANI, *Codice penale commentato con dottrina e giurisprudenza*, Piacenza, 2011, p. 1464 ss.). Contesta l'opinione secondo cui sarebbe configurabile il delitto di naufragio nell'affondamento di una barca a remi in cui siano stipate più persone, A. GARGANI, *Art. 428 c.p.*, cit., p. 329: «pur essendo integrato il requisito della indeterminatezza delle vittime, in siffatto sinistro mancano i presupposti e le note costitutive (estensione, gravità e diffusività del danno materiale), di un vero e proprio disastro nautico».

dal fatto sia derivato un pericolo per la pubblica incolumità, il cui avveramento effettivo va accertato. Questa apparente disparità di disciplina, sospettata di incostituzionalità, è stata sottoposta al vaglio della Corte costituzionale che, nella sentenza 27 dicembre 1974 n. 286, ha precisato come, per la sussistenza del delitto previsto nel primo comma, sia necessario il verificarsi di un evento naturalistico che sia potenzialmente idoneo a far sorgere il comune pericolo<sup>66</sup>.

Pertanto il pericolo è solo in apparenza astratto<sup>67</sup>, dovendo il giudice accertare che il caso concreto presenti quelle caratteristiche di tipica offensività insite nella fattispecie astratta e, quindi, la qualificata possibilità che un numero indeterminato di persone<sup>68</sup> si trovino coinvolte

---

<sup>66</sup> Corte cost., 27 dicembre 1974, n. 286, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1976, p. 606, con nota di Caroleo Grimaldi.

<sup>67</sup> Da notare che la tradizionale equiparazione tra “pericolo astratto” e “pericolo presunto” è stata sottoposta a critica dalla dottrina che distingue il “giudizio astratto” dal concetto di “presunzione”: il primo si forma per via induttiva, partendo da alcune qualità effettive di una serie di casi e raffrontando queste qualità con quelle possedute da un certo oggetto; il secondo, invece, deriva da giudizi deduttivi, formulati una volta per tutti, che non tengono conto delle particolarità del caso concreto. Il pericolo presunto non sarebbe, dunque, neppure un pericolo, dato che sotto questa etichetta si possono ricomprendere tanto fatti pericolosi, quanto fatti privi di pericolosità e la presunzione assoluta di pericolo rivela un evidente contrasto con i principi costituzionali di legalità e necessaria lesività (M. PARODI GIUSINO, *I reati di pericolo tra dogmatica e politica criminale*, Milano, 1990, p. 284).

<sup>68</sup> Nel mettere a fuoco il concetto di «indeterminatezza», la Corte di Cassazione ha precisato che esso non necessariamente evoca una prospettiva di pericolo per un numero sterminato, di persone, e nemmeno l'impossibilità di identificare coloro che sono potenzialmente esposti al pericolo. Circa la possibilità di configurare il reato di naufragio colposo anche nel caso in cui il pericolo per la pubblica incolumità riguardi esclusivamente i componenti dell'equipaggio, si veda, in giurisprudenza, Cass. pen., IV, 14 dicembre 1971, in *CED Cass. pen.*, 1972, che ha riconosciuto responsabile, per il naufragio colposo di un peschereccio, su cui erano imbarcate sette persone, tutte componenti l'equipaggio, il proprietario dello stesso, poiché il pericolo per la pubblica incolumità va inteso quale esposizione alla possibilità di danno di una pluralità indeterminata di persone, senza che abbia alcun conto il loro numero o la circostanza che appartengano o meno all'equipaggio. Particolarmente interessante anche Cass. pen., IV, 23 ottobre 1969, in *Riv. dir. nav.*, 1971, II, p. 58, con nota critica di P. DI RONZA, *La fattispecie «reato di naufragio colposo»*, in cui si ribadisce che, per l'integrazione della fattispecie, è sufficiente l'impossibilità per l'imbarcazione di galleggiare, portare il proprio

nella sfera d'azione dell'evento disastroso e siano esposte alla sua forza distruttiva, con potenziale pericolo per la pubblica incolumità.

Il soggetto attivo può essere «chiunque», ma se il fatto è cagionato da un membro dell'equipaggio della nave o da una persona addetta ai servizi della navigazione marittima, avvalendosi delle sue funzioni, ovvero dal comandante, si applicano le, già richiamate, circostanze aggravanti previste dall'art. 1122 cod. nav.

La fattispecie è causalmente orientata e il disvalore si esaurisce nella verifica dell'evento tipico (di pericolo); rileverà, pertanto, qualsiasi condotta attiva od omissiva (in presenza di un obbligo giuridico di garanzia) idonea a cagionare il disastro in questione e a tal proposito sarà necessario accertare, con l'impiego di pertinenti leggi scientifiche, che l'azione – o l'omissione – rientri nel novero degli antecedenti necessari del disastro realizzatosi in concreto<sup>69</sup>.

carico e navigare con esso, indipendentemente dal numero delle persone che si trovino a bordo (nel caso di specie, una motobarca collideva con un moscone e affondava solo dopo aver raggiunto il molo, mentre le due persone presenti a bordo riuscivano a salvarsi. Per il reato di naufragio colposo, in concorso tra loro, furono condannati i comandanti delle due imbarcazioni che si erano scontrate, in quanto, con le rispettive azioni, avevano provocato l'affondamento della barca con pericolo per la pubblica incolumità, «a nulla rilevando che l'equipaggio fosse composto da due sole persone»).

Anche la dottrina concorda nel ritenere che i delitti di comune pericolo coinvolgono la dimensione superindividuale di beni come la vita e la salute e sono caratterizzati dall'indeterminatezza delle persone che possono concretamente essere esposte alla tipica situazione di pericolo (S. ARDIZZONE, *Naufragio, disastro aviatorio, disastro ferroviario*, in *Dig. disc. pen.*, VIII, Torino, 1994, p. 222 ss.; A. LEOPIZZI, *Il disastro nautico*, in *Giust. pen.*, 10, 2013, p. 569; A. CAGETTI, *Questioni in tema di naufragio per colpa del comandante della nave*, in *Foro it.*, 1960, II, p. 119 ss.; S. CORBETTA, *I delitti contro l'incolumità pubblica*, Tomo I, *I delitti di comune pericolo mediante violenza*, in G. MARINUCCI, E. DOLCINI, *Trattato di diritto penale. Parte speciale*, Padova, 2003, p. 582 ss.; C. DE VINCENZIIS, *Note sui concetti di incendio di nave e di naufragio*, in *Dir. maritt.*, 1966, p. 507 ss.; ID., *Sicurezza della navigazione (delitti contro la)*, in *Noviss. Dig. it.*, XVIII, 1970, p. 280; V. ERRA, *Disastro ferroviario, marittimo, aviatorio*, in *Enc. dir.*, XIII, 1964, p. 1 ss.).

<sup>69</sup> Ciò è stato fatto, ad esempio, nel caso del naufragio della nave “Seagull”: il 17 febbraio 1974 la “Seagull”, vecchia nave mercantile battente bandiera “ombra” liberiana scompare nelle acque internazionali al largo della Sicilia con 30 persone dell'equipaggio. Sotto il profilo giudiziario, con sentenza definitiva sono stati condannati per i reati di naufragio e omicidio colposo i proprietari e armatori della nave affondata in-



La dottrina si è a lungo interrogata sulla natura del pericolo (il cui verificarsi è espressamente richiesto dalla norma) quale condizione obiettiva di punibilità o elemento costitutivo della fattispecie; l'orien-

---

sieme a trenta uomini dell'equipaggio; la loro colpa è stata ravvisata nell'aver consentito la navigazione dell'imbarcazione nonostante la carenza dei requisiti essenziali di sicurezza e l'inidonea preparazione degli ufficiali di bordo. È stato, quindi, accertato il nesso causale tra la condotta contestata agli imputati e l'evento, sebbene quest'ultimo si fosse materialmente verificato per il capovolgimento della nave nel corso di una tempesta – in definitiva, le condizioni meteorologiche avverse sono state ritenute causa concorrente del naufragio, determinato, a monte, dalla preesistente precarietà di uomini e mezzi – (Cass. pen., IV, 6 novembre 1979, in *Foro it.*, 1981, II, p. 121). La ricostruzione del nesso causale nel caso di disastro nautico appare particolarmente complessa, data la pluralità dei soggetti garanti coinvolti e la molteplicità delle condotte poste alla base della produzione dell'evento lesivo. Paradigmatico il caso del naufragio della motonave "Moby Prince" in seguito allo scontro con una nave cisterna nel porto di Livorno. La Corte d'Appello di Firenze, in riforma della sentenza di assoluzione di primo grado, ha affermato la responsabilità dell'ufficiale di bordo della nave cisterna (imputato per omissione di soccorso e omicidio colposo) per aver contribuito – attraverso l'omessa attivazione del radar e della sirena – al verificarsi della collisione e del conseguente rogo che ha cagionato la morte di 140 persone, tra membri dell'equipaggio e passeggeri del traghetto, ed ha ricostruito il nesso causale nei seguenti termini: «sussiste un nesso di causalità tra l'urto di una nave in navigazione con una nave all'ancora in rada, invisibile alla prima per la nebbia, e la mancata emissione da parte della seconda di segnali da nebbia nonché il mancato uso del radar quando i segnali da nebbia avrebbero potuto essere uditi in tempo per consentire alla nave in navigazione una manovra atta a evitare l'urto od a ridurne le conseguenze e l'avvistamento della stessa da parte della nave alla fonda avrebbe potuto aver luogo in un tempo sufficiente prima dell'impatto da consentire una tempestiva segnalazione della presenza della nave alla fonda. Sussiste egualmente un nesso di causalità tra la elevata velocità di una nave la quale uscita da un porto deve attraversare una rada con numerose altre unità alla fonda e il mancato appropriato impiego del radar e l'urto di tale nave con una nave alla fonda, non visibile per un banco di nebbia» (App. Firenze, 13 maggio 1999, in *Dir. maritt.*, 2000, p. 879). Il giudizio di secondo grado si è, però, concluso con la sentenza di non doversi procedere per intervenuta prescrizione dei reati posti a carico dell'imputato. Sulla controversa vicenda, nel 2015, è stata istituita una Commissione parlamentare d'inchiesta per accertare le cause del disastro e le conclusioni sono state rese con relazione finale del 2018. Ancora in corso, invece, presso il Tribunale di Bari il processo penale per il naufragio del traghetto "Norman Atlantic", avvenuto per un incendio scoppiato a bordo la notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, che costò la vita ad 11 persone (18 i dispersi) e che vede 18 indagati per i reati di naufragio colposo, omicidio colposo e lesioni colpose.

tamento più recente, in sintonia con il principio di necessaria offensività del fatto, ritiene che nella specie si tratti di elemento costitutivo<sup>70</sup>. Il pericolo, ovviamente, dovrà essere accertato dal giudice caso per caso e in proposito la Corte di Cassazione ha precisato, ad esempio, che

costituiscono elementi per la valutazione della sussistenza del pericolo della incolumità pubblica ai sensi e per gli effetti dell'art. 428 c. 3 c.p. la circostanza che l'equipaggio di una nave, affondata dolosamente, sia stato abbandonato in mare su imbarcazioni di salvataggio inadeguate e che i *containers* che si trovavano a bordo, dopo l'affondamento della nave siano rimasti in parte galleggianti a pelo d'acqua e in parte sommersi, costituendo così un pericolo per la navigazione<sup>71</sup>.

Analogamente, in un diverso caso, di naufragio colposo di imbarcazione di proprietà dell'agente, la Suprema Corte ha ritenuto sussistere il pericolo per il bene protetto

sia nel fatto che l'imbarcazione, capovoltasi in mare aperto e non segnalata, creava il pericolo di collisione con altri natanti, sia nel fatto che, nel naufragio, erano andati dispersi alcuni bidoni di benzina, che si trovavano a bordo della nave e che avrebbero potuto innescare l'esplosione di altre imbarcazioni<sup>72</sup>.

Il delitto *ex art. 428 c.p.* si consuma con il verificarsi del naufragio o della sommersione e perché vi sia giurisdizione dello Stato italiano è

---

<sup>70</sup> La consapevolezza del pericolo per l'incolumità pubblica non è richiesta per la fattispecie di cui al terzo comma, qualora si ritenga che il pericolo integri una condizione obiettiva di punibilità; lo è invece se il pericolo costituisce elemento costitutivo. Questa impostazione trova conferma in alcune pronunce del Supremo Collegio (Cass. pen., IV, 27 febbraio 2009, n. 13893, in *CED Cass. pen.*, 2009). Parimenti nella giurisprudenza di merito si è affermato che: «ai sensi dell'art. 428 comma ultimo c.p., è da ritenere che rientri del potere di godere e disporre della cosa propria da parte del proprietario anche quello di affondare il natante, se non vi è pericolo concreto per la pubblica incolumità. Tale pericolo deve essere qualificato come elemento costitutivo del reato e non come condizione obiettiva di punibilità» (Trib. La Spezia, 1 luglio 1998, in *Riv. pen.*, 2001, p. 579, con nota di Ceccarini).

<sup>71</sup> Cass. pen., I, 10 maggio 2001, in *Dir. maritt.*, 2001, p. 1434, con nota di Boglienne.

<sup>72</sup> Cass. pen., 15 maggio 1987, in *Giur. it.*, 1988, II, p. 375.

necessario che il fatto sia avvenuto all'interno delle acque territoriali o, se in acque internazionali, che vi siano connessioni o conseguenze ritenute rilevanti dallo Stato territoriale<sup>73</sup>. Il tentativo è ammissibile sia per l'ipotesi del primo che del terzo comma.

Il secondo comma dell'art. 428 c.p. prevede, invece, una circostanza aggravante speciale che si fonda sulla natura sostanzialmente fraudolenta dei mezzi di commissione del disastro e che può essere applicata anche nel caso di naufragio di cosa propria. La previsione si articola nella distruzione, rimozione o soppressione di segnali sia luminosi che acustici o elettromagnetici; ovvero nell'uso di segnali falsi di qualunque specie, purché idonei a trarre in inganno, o di altri mezzi fraudolenti (false radiotrasmissioni, contraffazioni di carte di navigazione etc.). L'aggravante trova applicazione solo nel caso in cui si sia verificato il naufragio o la sommersione della nave; se invece dal fatto deriva unicamente il pericolo del disastro si applicherà l'art. 1112 cod. nav. («Esecuzione o rimozione arbitraria e omissione di segnali»).

Sotto il profilo soggettivo l'intera fattispecie, prevista a titolo doloso, richiede la volontà di realizzare l'evento tipico descritto dalla norma con la consapevolezza di creare un pericolo per l'incolumità pubblica<sup>74</sup>.

---

<sup>73</sup> Interessante, sul punto, quanto stabilito da Cass. pen., I, 20 novembre 2001, n. 325, in *CED Cass. pen.*, 2002: «sussiste la giurisdizione dell'autorità giudiziaria italiana anche in ordine ai delitti consumati esclusivamente in acque internazionali, allorché essi siano in rapporto di connessione con reati commessi nel mare territoriale per i quali sia stato esercitato il c.d. diritto di inseguimento». Quest'ultimo, già menzionato, è previsto dall'art. 23 della Convenzione sull'alto mare di Ginevra del 29 aprile 1958 e dall'art. 111 UNCLOS e autorizza l'inseguimento di navi straniere, sempre che questo sia iniziato nel mare territoriale dello Stato rivierasco o nella zona contigua e si sia ininterrottamente protratto fino al fermo, allorché vi sia fondato motivo, da parte delle autorità di detto Stato, per ritenere che tali navi abbiano violato suoi regolamenti o leggi (Fattispecie concernente naufragio e omicidio colposo plurimo verificatosi in acque internazionali come epilogo del reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina scoperto in prossimità di coste italiane dalla Guardia di Finanza).

<sup>74</sup> Si ritiene che il dolo eventuale sia pienamente compatibile con la fattispecie di cui all'art. 428 c.p.: pertanto risponderà del reato di naufragio il soggetto che abbia consentito alla navigazione di un'imbarcazione fatiscante, qualora, nel porre in essere la condotta, si sia rappresentato la concreta possibilità del verificarsi dell'affondamento del battello e abbia agito accettandone il rischio (M. ZINCANI, *I reati di disastro tecnologico: naufragio, sommersione o disastro aviatorio (art. 428) e disastro ferroviario*

In realtà le imputazioni più frequentemente ascritte riguardano l'ipotesi colposa, per effetto del combinato disposto degli artt. 428-449 c.p. La tecnica utilizzata è quella del rinvio all'art. 428 c.p. per la definizione della fattispecie oggettiva, mentre la norma contenuta nell'art. 449 c.p.<sup>75</sup> riconnette la sanzione nei minimi e massimi edittali alla causazione del fatto per imprudenza, imperizia, negligenza o per aver violato le specifiche regole cautelari del diritto della navigazione (si pensi all'ipotesi di carenza dei requisiti essenziali della sicurezza o all'inidonea preparazione professionale del personale di bordo)<sup>76</sup>.

La giurisprudenza si è anche occupata della responsabilità colposa del progettista e del costruttore di un'imbarcazione: nel caso di naufragio della stessa, verificatosi a causa dell'acqua penetrata attraverso un oblò apribile, è stato escluso l'addebito sul presupposto che l'equipaggio, prima di intraprendere la navigazione in condizioni avverse, avrebbe dovuto assicurarsi della chiusura degli oblò, che di per sé non erano risultati difettosi. La decisione assume particolare interesse nella misura in cui individua nella responsabilità del comandante della nave il limite della responsabilità del produttore, in relazione a situazioni di rischio controllabili e dominabili unicamente dal conduttore del mezzo nautico<sup>77</sup>.

---

(art. 430), in A. CADOPPI, S. CANESTRARI, A. MANNA, M. PAPA, *Trattato di diritto penale. Parte speciale, I delitti contro l'incolumità pubblica e in materia di stupefacenti*, vol. IV, Torino, 2010, p. 142).

<sup>75</sup> Art. 449 (Delitti colposi di danno)

«Chiunque, al di fuori delle ipotesi previste nel secondo comma dell'articolo 423-bis, cagiona per colpa un incendio o un altro disastro preveduto dal capo primo di questo titolo, è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

La pena è raddoppiata se si tratta di disastro ferroviario o di naufragio o di sommersione di una nave adibita a trasporto di persone o di caduta di un aeromobile adibito a trasporto di persone.

Anche per questa norma vale il riferimento alle peculiari pene accessorie se l'autore del fatto appartiene al personale marittimo o aeronautico».

<sup>76</sup> Anche per l'integrazione del reato di naufragio colposo la giurisprudenza richiede che si realizzi un avvenimento grave e complesso che presenti un'attitudine a ledere o mettere in pericolo un numero non individuabile di persone (Cass. pen., IV, 15 ottobre 2009, n. 7664, in *CED Cass. pen.*, 2010; Cass. pen., IV, 27 febbraio 2009, n. 13893, in *Cass. pen.*, 5, 2010, p. 1800).

<sup>77</sup> Trib. Livorno, 31 luglio 2001, in *Dir. maritt.*, 2002, p. 649 con nota di De Marco.

Il secondo comma dell'art. 449 c.p., prevede, infine, un raddoppio di pena nel caso in cui la nave sia adibita al trasporto di persone; permangono, tuttavia, in dottrina e giurisprudenza, forti perplessità circa la natura giuridica della fattispecie, quale circostanza aggravante o titolo autonomo di reato<sup>78</sup>.

## 2.2. *La causazione colposa di un pericolo di disastro: un confronto tra fattispecie*

Ricollegandosi sia alle figure dolose racchiuse nell'art. 428 c.p., sia a quella colposa *ex* art. 449 c.p. (in rapporto di reciproca esclusione),

---

<sup>78</sup> Due sono gli argomenti addotti dalla dottrina prevalente a sostegno della natura circostanziale: in primo luogo si richiama la Relazione al codice penale del 1930 in cui il Guardasigilli identificava apertamente l'ipotesi in esame come circostanza aggravante; in secondo luogo si ritiene che tra le ipotesi dei commi 1 e 2 sussista un rapporto di specialità. In particolare nell'art. 449 c. 2 si specificano "disastri" già ricompresi nella generica indicazione del comma 1 [cfr. S. CORBETTA, *Delitti contro l'incolumità pubblica*, cit., p. 339; A. GARGANI, *Art. 428 c.p.*, cit., p. 351; L. RAMPONI, *Delitti colposi riguardanti disastri (artt. 449, 450, 452)*, in A. CADOPPI, S. CANESTRARI, A. MANNA, M. PAPA, *Trattato di diritto penale. Parte speciale, I delitti contro l'incolumità pubblica e in materia di stupefacenti*, cit., p. 365. *Contra* S. BENINI, *Art. 449 c.p.*, in T. PADOVANI, *Codice penale*, Tomo II, Milano, 2011, p. 3337]. Per coloro che propendono, invece, per la natura autonoma della fattispecie, il c. 2 dell'art. 449 c.p. non richiama il fatto previsto dal primo comma, ma prende in considerazione il naufragio di nave adibita al trasporto di persone come evento ben diverso dall'incendio o dal generico disastro del comma 1, caratterizzato da uno specifico profilo di tutela che non corrisponde a una indistinta pubblica incolumità, ma alla vita e alla incolumità di soggetti trasportati a bordo della nave (si tratta dell'orientamento maggiormente accolto in giurisprudenza: v. Cass. pen., IV, 19 marzo 2013, n. 26239, in *CED Cass. pen.*, 2013; Cass. pen., IV, 19 giugno 2012 n. 36639, in *CED Cass. pen.*, 2012; Cass. pen., IV, 18 gennaio 2012, n. 15444, in *Cass. pen.*, 2013, 9, p. 3143; Cass. pen., IV, 4 marzo 2004, n. 27851, in *Dir. trasporti*, 2005, p. 645; Cass. pen., IV, 27 marzo 1984, in *Riv. pen.*, 1985, p. 586; Cass. pen., IV, 18 marzo 1982, in *Giur. it.*, 1983, II, c. 252). L'imputazione *ex* artt. 428-449 c. 2 corrisponde, precisamente, a uno degli addebiti posti in capo al comandante Schettino per il naufragio della "Costa Concordia", di cui si dirà in seguito.

l'art. 450 c.p.<sup>79</sup> pone un ulteriore presidio al bene dell'incolumità pubblica nell'ambito del trasporto navale.

Il reato incrimina qualsiasi condotta colposa, attiva od omissiva, da cui sorga o persista un pericolo di disastro nautico. Quanto alla casistica si pensi all'ipotesi di urto tra imbarcazioni che determini una falla allo scafo di uno dei due mezzi, il quale, però, non affondi<sup>80</sup>; o all'ipotesi di una barca a remi, speronata da un motoscafo, sulla quale erano presenti delle persone, rimaste uccise e ferite in seguito allo scontro, ma senza il verificarsi del naufragio o della sommersione<sup>81</sup>; o, ancora, all'eventualità che il comandante di un peschereccio abbia omissivo precauzioni idonee a fronteggiare condizioni di navigazioni avverse determinando l'incaglio dell'imbarcazione sulla scogliera<sup>82</sup>.

Molteplici sono, dunque, gli ambiti in cui può radicarsi la colpa: omessa acquisizione di conoscenze prima di intraprendere la naviga-

---

<sup>79</sup> Art. 450 (Delitti colposi di pericolo)

«Chiunque, con la propria azione od omissione colposa, fa sorgere o persistere il pericolo di un disastro ferroviario, di una inondazione, di un naufragio, o della sommersione di una nave o di un edificio natante, è punito con la reclusione fino a due anni.

La reclusione non è inferiore a un anno se il colpevole ha trasgredito a una particolare ingiunzione dell'Autorità diretta alla rimozione del pericolo».

Dall'indicazione tassativa delle tipologie di disastro incluse nella fattispecie discende l'irrelevanza penale della condotta colposa che abbia determinato o abbia lasciato persistere il pericolo del verificarsi di un disastro aviatorio. Tale esclusione, compatibile con lo scarso sviluppo della navigazione aerea al momento della redazione del codice penale, pare attualmente anacronistica.

<sup>80</sup> Cass., pen., IV, 7 ottobre 1959, in *Giust. pen.*, 1960, II, p. 454. In un caso pressoché identico il Pretore di Livorno ha, però, disconosciuto l'applicabilità della fattispecie, rilevando come mancasse nell'urto in questione la concreta attitudine alla produzione della situazione di pericolo richiesta dalla norma: «non integra gli estremi del reato p. e p. dall'art. 450 c.p. l'urto tra una motocisterna e un motoveliero, nel quale quest'ultimo abbia riportato solo lievi danni strutturali, riuscendo a rientrare in porto autonomamente» (Pretura Livorno, 5 maggio 1961, in *Riv. dir. nav.*, 1961, p. 197, con nota di E. VINCENZINI, *Questioni in tema di pericolo di naufragio*).

<sup>81</sup> Cass. pen., IV, 24 aprile 1963, in *Giust. pen.*, 1965, p. 657. Se a causa del pericolo di disastro navale si verificano la morte e/o le lesioni di una o più persone, quale conseguenza non voluta ma prevedibile ed evitabile, l'art. 450 concorre con l'art. 589 e/o con l'art. 590 c.p.

<sup>82</sup> Cass. pen., SS.U.U., 17 gennaio 1953, in *Giust. pen.*, 1953, II, p. 733.

zione; errori nel corso di quest'ultima; carenze di manutenzione o di equipaggiamento dell'imbarcazione.

Il secondo comma prevede, poi, una circostanza aggravante speciale, che trova applicazione allorché il colpevole abbia trasgredito a una particolare ingiunzione dell'Autorità diretta alla rimozione del pericolo.

Nel procedere a un confronto tra norme, si può notare come la fattispecie descritta nell'art. 450 c.p. possa sovrapporsi con l'art. 1123 cod. nav., che incrimina un danneggiamento colposo di nave o galleggiante in navigazione con insorgenza di pericolo di naufragio, incendio, sommersione o urto<sup>83</sup>. Si tratta, evidentemente, di una norma volta a introdurre una previsione estranea al codice penale, che, come noto, concepisce il danneggiamento solo nella forma dolosa<sup>84</sup>.

L'art. 1123 cod. nav. non solo disciplina l'ipotesi specifica del reato di pericolo di naufragio mediante danneggiamento, ma contiene, all'ultimo comma, una disposizione preclusiva del rinvio ad analogia norma di diritto comune: viene, infatti, sancita la sua inapplicabilità se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge. Tuttavia, poiché la gravità del reato si misura con riguardo alla pena edittale per lo stesso prevista, si può subito notare come la sanzione prevista dalla

---

<sup>83</sup> Art. 1123 cod. nav. (Danneggiamento con pericolo colposo di naufragio o di disastro aviatorio)

«Chiunque per colpa cagiona danno a una nave, a un galleggiante o a un aeromobile in navigazione è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa fino a 516 euro, se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio, sommersione o urto della nave o del galleggiante ovvero di incendio, caduta, perdita o urto dell'aeromobile.

Alla stessa pena soggiace chiunque, slegando o tagliando gomene od ormeggi ovvero con altra azione od omissione colposa, cagiona danno a una nave o a un galleggiante ancorati o a un aeromobile fermo, se dal fatto deriva il pericolo indicato nel comma precedente.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge».

<sup>84</sup> Coerentemente, all'art. 1141 cod. nav. il Codice della navigazione incrimina anche il danneggiamento volontario di mezzo nautico, con la pena della reclusione da uno a cinque anni (incrementabile da un terzo alla metà se l'autore è un membro dell'equipaggio o il comandante).

previsione speciale sia più grave di quelle contemplate nel codice penale per tale ipotesi criminosa.

La complessa coesistenza delle due figure delittuose si spiega, forse, in ragione del mancato, perfetto, coordinamento tra norme operato dal legislatore, il quale nel Codice della navigazione ha riprodotto fattispecie già contenute nella legge penale comune.

Esiste, invero una certa differenza tra i due illeciti: mentre l'art. 450 c.p. prevede un reato a forma libera, suscettibile di essere realizzato in qualsiasi modo, anche mediante omissione, l'art. 1123 cod. nav. contempla un reato a forma vincolata incentrato sul danneggiamento colposo, condizione necessaria e sufficiente per l'insorgenza del pericolo di naufragio<sup>85</sup>.

L'ambito di applicazione delle due norme verrà, dunque, condizionato (e delimitato) dall'esistenza della condotta di danneggiamento: in definitiva, se il pericolo di naufragio deriva da un generico danneggiamento colposamente cagionato alla nave, troverà applicazione in virtù dell'art. 15 c.p. la fattispecie contemplata nel Codice della navigazione quale *lex specialis*; allorché, tuttavia, il pericolo di naufragio derivi da qualsiasi altra condotta colposa (per esempio, nel caso in cui il comandante ometta di controllare la chiusura degli oblò prima di una regata) rivivrà l'art. 450 c.p.<sup>86</sup>.

Da notare che in tutti i casi riportati il concetto di «naufragio» è quello di matrice penalistica, diverso e peculiare rispetto a quello che si rinviene in altre parti del Codice della navigazione, dove alla medesima

<sup>85</sup> E. VINCENZINI, *Questioni in tema di naufragio*, cit., p. 203 ss.

<sup>86</sup> Naturalmente ove, invece, vi sia un naufragio (consumato) colposamente cagionato soccorrerà l'art. 449 c.p., mentre se si verifica un danneggiamento doloso seguito da naufragio troverà applicazione l'art. 429 c.p. In ordine alla prima ipotesi, va menzionata Cass. pen., III, 22 febbraio 2006, n. 6746, in *Dir. maritt.*, 1, 2008, con nota critica di L. SALAMONE, *Il naufragio colposo tra diritto penale e codice della navigazione*, cit., che ha deciso il caso di un natante che, nel corso di una navigazione notturna, dopo una collisione accidentale contro alcuni scogli, ha iniziato ad affondare mentre i passeggeri venivano sbalzati in mare subendo gravi lesioni. La Suprema Corte ha confermato la condanna del comandante, emessa dalle Corti di merito, per il reato previsto e punito dall'art. 1123 cod. nav. non tenendo in adeguata considerazione il fatto che l'urto dello scafo aveva prodotto l'affondamento seppur parziale della nave e aveva, dunque, determinato un naufragio consumato e non solo un pericolo di naufragio.



nozione non viene attribuita una accezione univoca e determinata, ma piuttosto generica, di mero sinistro marittimo<sup>87</sup>. Nella stessa Relazione al Codice della navigazione, del resto, si precisa come si sia voluto evitare una definizione unitaria di naufragio, che non può e non deve valere ai fini penalistici, con la conseguente necessità di mantenere la distinzione dei termini, limitandone l'interpretazione all'ambito dei rispettivi istituti<sup>88</sup>.

Orbene, la disamina del concetto penalistico di «naufragio» è stata affrontata dalla giurisprudenza in un molto noto caso giudiziario, il naufragio della nave da crociera “Costa Concordia” al largo dell'isola del Giglio. Vicenda che presenta una specificità sul piano giuridico-penale unica nel panorama giudiziario italiano, sia con riguardo alla complessa ricostruzione fattuale, che in ordine al tipo di imputazioni, concernenti rilevanti fattispecie contemplate nel codice penale e nel Codice della navigazione.

### 2.3. Il caso “Costa Concordia”. Ricostruzione fattuale e sviluppo processuale

Al termine di un processo durato complessivamente cinque anni, la IV sezione della Corte di Cassazione, con la sentenza 19 luglio 2017, n. 35585, ha definitivamente condannato il comandante Francesco Schettino alla pena di 16 anni di reclusione, riconoscendolo quale principale responsabile del disastro che provocò la morte di trentadue persone e il ferimento di altre centonovantatré<sup>89</sup>.

---

<sup>87</sup> Si pensi, ad esempio, all'art. 209 cod. nav. (Processi verbali di scomparsa in caso di naufragio); all'art. 343 cod. nav. (Casi di risoluzione di diritto del contratto).

<sup>88</sup> Relazione al Codice della navigazione n. 728: «Ora, proprio in considerazione di questa decisione di mantenere i limiti di pena stabiliti dal codice penale, si rendeva evidente l'inutilità di una autonoma configurazione dell'ipotesi di perdita colposa della nave, del galleggiante e dell'aeromobile, che sarebbe, a parte tutto, apparsa come una indubbia ripetizione». Sul punto, più diffusamente, C. DE VINCENTIIS, *Note sui concetti di incendio di nave e di naufragio*, in *Dir. maritt.*, 1966, p. 517 ss.

<sup>89</sup> Cass. pen., IV, 12 maggio 2017 (dep. 19 luglio 2017), n. 35585, in *Dir. pen. contemp.*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 20 luglio 2017. Il computo della pena è stato così determinato: 5 anni per il naufragio colposo previsto dall'art. 449, comma 2, c.p., in riferimento all'art. 428 c.p. (4 anni di pena base, aumentati di un anno per effetto del-

I fatti, così come accertati nei tre gradi di giudizio, sono noti<sup>90</sup>.

La sera di venerdì 13 gennaio 2012 la nave partiva dal porto di Civitavecchia per intraprendere un *tour* nel Mediterraneo con a bordo oltre quattromila persone (milleventitré membri dell'equipaggio e tremila-duecentosei passeggeri). Per raggiungere la prima tappa (Savona) era previsto un passaggio al largo dell'isola del Giglio lungo una rotta che era già stata comunicata alla autorità marittima. Tuttavia, poco prima della partenza, il comandante decideva di modificare la tratta per far passare la nave nelle acque immediatamente antistanti il porto (con l'intento di omaggiare il *maître d'hôtel* e il superiore che lo aveva seguito nella sua formazione, le cui famiglie erano entrambe residenti sull'isola)<sup>91</sup>.

---

l'applicazione dell'aggravante di cui all'art. 61, n. 3, c.p.); 10 anni per i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali, aggravati dalla violazione della normativa per la prevenzione degli infortuni sul lavoro (5 anni di pena base per la morte della più piccola delle vittime, di quasi sei anni di età, raddoppiati per gli altri 31 morti e i 193 feriti); infine, 1 anno aggiuntivo di reclusione per l'allontanamento dalla nave (8 mesi per il reato di abbandono di persone incapaci *ex art.* 591, comma 1, c.p., lievitati a 12 mesi per effetto del concorso formale con il reato di abbandono di nave in pericolo da parte del comandante ai sensi dell'art. 1097 cod. nav.). L'estinzione per prescrizione, dopo il giudizio d'appello, dei reati contravvenzionali contestati in continuazione ha comportato l'eliminazione della pena di un mese di arresto precedentemente comminata dai giudici di merito.

<sup>90</sup> Circa la dinamica del naufragio e la sequenza degli accadimenti successivi, in dottrina, v. P. PISA, *Il naufragio della Costa Concordia: i profili di responsabilità penale*, in *Dir. pen. proc.*, 2012, 3, p. 367; A. AIMI, *La sentenza di patteggiamento relativa al naufragio della Costa Concordia: ancora sulla distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente*, in *Dir. pen. contemp.*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 18 settembre 2013; S. ROSSI, *Fenomenologia giuridica di un disastro: il naufragio della "Costa Concordia" nella prospettiva del penalista*, in *Riv. it. dir. turismo*, 13, 2015, p. 5; ID., *Il naufragio della Costa Concordia: norme incriminatrici e categorie dogmatiche alla prova dei fatti (una prima lettura)*, in *Dir. pen. contemp.*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 9 novembre 2015.

<sup>91</sup> Si è discusso a lungo su questo "saluto" o "inchino" e in proposito va chiarito che non è vietato navigare in prossimità della linea di costa, purché sia sempre e costantemente salvaguardata la sicurezza dell'imbarcazione, delle persone trasportate, nonché delle altre unità che si trovino in quella zona. Con la dizione "inchino" non ci si riferisce a una manovra particolare, prevista o vietata a seconda dei casi, ma si fa riferimento a una tradizione marinaresca – non così radicata e frequente, contrariamente a quanto

L'ufficiale cartografo veniva, quindi, incaricato di tracciare il nuovo passaggio sottocosta, che il comandante si limitava ad approvare senza, però, avere contezza delle peculiarità della nuova area di navigazione (ostacoli, bassi fondali, correnti etc.)<sup>92</sup> e senza dare alcuna indicazione formale (*standing order*) agli ufficiali di guardia in plancia circa le modalità con cui effettuare tale manovra di avvicinamento, in quanto se ne sarebbe occupato personalmente.

La nuova rotta, richiesta dal comandante e pianificata dall'ufficiale cartografo, venne correttamente intrapresa, ma in prossimità dell'isola del Giglio, mentre la nave stava procedendo con il pilota automatico inserito a una velocità di circa sedici nodi, il comandante Schettino – raggiunta la plancia dopo aver terminato la cena – assunse direttamente il comando delle operazioni e impostò una navigazione in parte strumentale e in parte a vista, nel corso della quale ordinò al timoniere di seguire un ulteriore, diverso, itinerario, che si discostava da quello precedentemente autorizzato, per consentire un passaggio radente al porto.

Nel procedere a velocità elevata, senza avere riferimenti precisi, in una zona dal basso fondale, il comandante si rese conto del pericolo che la nave avrebbe corso, ma non modificò la rotta. Solo allorché giunse a ridosso del gruppo di scogli denominato “Le Scole”, egli impostò, in rapida successione, una serie di manovre per evitare l'ostacolo, ma fu tutto inutile dato l'abbrivo, la lenta reazione della grossa nave ai comandi e il forte vento che la spingeva verso la costa.

---

riportato da alcuni organi di informazione – che consiste nell'effettuare una rotta piuttosto ravvicinata, parallela alla linea di costa, per consentire il cosiddetto saluto della nave, ma sempre in sicurezza. La tradizione non è solo italiana, bensì comune ad altri Paesi e non vi è alcuna preclusione a livello né nazionale né internazionale, poiché – come detto – la navigazione in prossimità della costa – fatta salva la possibilità di specifiche e particolari prescrizioni – non è, né può essere, vietata se effettuata nel rispetto delle specifiche norme di sicurezza. Diverso il caso della c.d. “navigazione turistica” realizzata su direttiva della società armatrice per arricchire l'esperienza dei crocieristi, mostrando loro, a brevissima distanza, paesaggi costieri di rara bellezza. Proprio per questo motivo la “navigazione turistica”, previamente programmata e pubblicizzata, viene effettuata di giorno e in condizioni climatiche che permettano di godere dello spettacolo dalle aree scoperte della nave.

<sup>92</sup> Le uniche indicazioni offerte erano, infatti, quelle riportate su una mappa cartacea in scala 1:100.000 e visualizzate sulla strumentazione di bordo.

Lo scarrocciamento sul fondale e l'urto contro le rocce provocarono diversi squarci al fondo dello scafo per una lunghezza di circa cinquanta metri e dalla falla principale l'acqua iniziò a entrare velocemente, allagando tre compartimenti contigui e mettendo fuori uso l'impianto elettrico e la sala macchine. La nave, priva di propulsione e ormai ingovernabile a seguito della enorme rientrata d'acqua, dapprima sbandò dalla parte sinistra, per poi inclinarsi sempre più dal lato dritto.

Nei minuti successivi all'urto, il comandante non inoltrò alcuna comunicazione alla Capitaneria di porto, contattando, invece, i responsabili della società armatrice per riferire di un *black out* e di una collisione contro «un piccolo scoglietto». Nel frattempo, i passeggeri non ricevettero alcuna informazione e gli altrettanto ignari membri dell'equipaggio non furono in grado di fornire indicazioni utili circa l'accaduto.

Nel giro di pochissimo tempo la "Costa Concordia" iniziò a inabissarsi e i passeggeri, in preda al panico, cercarono di raggiungere le scialuppe disponibili per mettersi in salvo. Molti di loro, indossando i giubbotti di salvataggio, si recarono prontamente vicino alle lance e ai *tender*, che però non vennero fatti salpare non essendo stata ancora decretata l'emergenza generale e dato l'ordine di abbandono nave. Quest'ultimo venne ufficializzato con gravissimo ritardo (solo alle ore 22.36) e ciò complicò oltremodo le operazioni di imbarco e successiva calata delle scialuppe, specie dal lato sinistro, a causa della enorme inclinazione della nave, che nel frattempo si era arenata su uno scalino roccioso presente sul basso fondale.

A quel punto numerosi passeggeri si gettarono direttamente in mare, mentre altri, a causa della caotica gestione dell'emergenza a bordo, raggiunsero zone della nave in cui rimasero bloccati dall'avanzare dell'acqua e, successivamente, vennero trascinati nei vortici che la stessa aveva creato risalendo lungo i vari ponti.

Il comandante, senza coordinare né intervenire nelle operazioni di soccorso, si allontanerà a bordo di una delle ultime scialuppe disponibili mentre a bordo della nave si trovavano ancora duemila persone in grave pericolo.

In seguito ai fatti descritti, il pubblico ministero del Tribunale di Grosseto disponeva il fermo del comandante, gravemente indiziato dei reati di naufragio colposo, omicidio colposo plurimo, lesioni colpose

plurime, per avere, in cooperazione con il comandante in seconda e alcuni ufficiali presenti in plancia, cagionato il naufragio della “Costa Concordia”, la morte e il ferimento dei passeggeri e dell’equipaggio. Per gli stessi reati venivano, altresì, indagati il timoniere e i dirigenti della Compagnia Costa Crociere s.p.a. (responsabili dell’unità di crisi istituita a terra).

Al comandante venivano addebitati anche il reato di Abbandono nave previsto e punito dall’art. 1097 cod. nav., non essendo sceso per ultimo dall’imbarcazione, e la fattispecie di cui all’art. 591 c.p. (Abbandono di persone minori o incapaci), commessa in danno dei passeggeri presenti ancora sulla nave. Egli veniva, altresì, indagato per delle ipotesi contravvenzionali, non avendo fatto immediatamente rapporto alla autorità marittima competente, ma anzi, avendo fornito alla stessa false informazioni<sup>93</sup>.

Al termine delle indagini preliminari, la Procura della Repubblica di Grosseto inviò formale richiesta di rinvio a giudizio al giudice per l’udienza preliminare, ma solo nei confronti di alcuni degli originari indagati in quanto, nel frattempo, molte posizioni erano state stralciate e archiviate<sup>94</sup>.

In seguito, tutti gli imputati avanzarono richiesta di patteggiamento (*ex art. 444 c.p.p.*) e il pubblico ministero accettò le varie istanze, negando, però, il proprio consenso all’applicazione di una pena concordata per il comandante Schettino. Quest’ultimo rimase, dunque, l’unico imputato a dover affrontare il dibattimento, in quanto la posizione degli

---

<sup>93</sup> V. art. 17 lett. a) e b) e 25 c. 4 d.lgs. 19 agosto 2005, n. 196 (Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all’istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale). Il provvedimento, diretto a prevenire sinistri marittimi o a ridurre situazioni di pericolo, impone al comandante, in determinate situazioni, specifici obblighi di informazione denominati “rapportazione navale”.

<sup>94</sup> Oltre al comandante, furono imputati per naufragio, omicidio e lesioni plurime, il primo ufficiale di coperta, il terzo ufficiale di guardia e il timoniere; mentre l’*hotel director* presente in plancia e il rappresentante di Costa Crociere s.p.a. per la gestione dell’unità di crisi vennero imputati per omicidio e lesioni plurime (Richiesta di rinvio a giudizio *ex art. 416 c.p.p.* della Procura della Repubblica presso il Tribunale Grosseto di data 25 febbraio 2013, in *Dir. pen. contemp.*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 18 settembre 2013).

altri soggetti coinvolti fu definita con la pronuncia del G.u.p. del Tribunale di Grosseto di data 20 luglio 2013<sup>95</sup>.

Nel 2015, all'esito del primo grado di merito, il comandante fu condannato dal Tribunale di Grosseto in composizione collegiale, per tutti i reati a lui ascritti, alla pena finale di anni sedici di reclusione e mesi uno di arresto, oltre al risarcimento dei danni. Sentenza poi confermata dalla Corte d'Appello di Firenze il 31 maggio 2016<sup>96</sup> e resa definitiva dalla Suprema Corte l'anno successivo<sup>97</sup>.

---

<sup>95</sup> Per consultare il testo integrale della pronuncia v. *Dir. pen. contemp.*, in *www.penalecontemporaneo.it*, 18 settembre 2013, con nota di A. AIMI, *La sentenza di patteggiamento relativa al naufragio della Costa Concordia: ancora sulla distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente*, cit.

<sup>96</sup> App. Firenze, 31 maggio 2016 (dep. 29 luglio 2016), n. 2018, *inedita*.

<sup>97</sup> Sotto il profilo risarcitorio, diverse sono state le pretese avanzate in sede civile nel corso degli anni. A fronte della mancata presentazione di una *class action* italiana, si segnalano più azioni collettive intentate negli Stati Uniti contro le società controllanti Costa Crociere S.p.a. e afferenti alla Carnival Corporation. Invero, in una delle più significative pronunce che si inseriscono nell'ampio contenzioso, scaturito anche in relazione al disastro ambientale, la Corte distrettuale della Florida ha declinato la propria giurisdizione sulla scorta dei principi riconducibili alla dottrina del «forum non conveniens»: metodo di soluzione delle questioni attinenti la giurisdizione, adottato negli ordinamenti di *Common law*, secondo cui al giudice adito è attribuito il potere discrezionale di sospendere o declinare la giurisdizione in relazione a una causa qualora ritenga di non costituire il Foro più appropriato per deciderla. Questa sentenza ha rappresentato una forte preclusione alla prosecuzione e alla successiva instaurazione di azioni innanzi alle autorità giurisdizionali statunitensi (sul punto si rinvia a C. GAMBINO, *Costa Concordia, cause risarcitorie e forum non conveniens: una decisa – e condivisibile – presa di posizione contro la possibilità di azioni davanti ai tribunali statunitensi*, in *Dir. maritt.*, 2013, p. 209 ss.; R. CARLEO, *Costa Concordia e class action italiana: le ragioni di un mancato avvio*, in *Riv. dir. navig.*, 1, 2013, p. 35 ss.).

Per contro, è importante ricordare che una richiesta di risarcimento sul modello statunitense è comunque stata avanzata nel corso del processo relativo al naufragio della “Costa Concordia”. In argomento è importante riportare una pronuncia delle Sezioni Unite Civili che ha stabilito, da un lato, che i danni punitivi sono delibabili, e, dall'altro, che le ipotesi in cui il legislatore italiano ha configurato possibili risarcimenti superiori al danno-conseguenza sono tassative (essenzialmente in materia di proprietà intellettuale e industriale). Le SS.UU., dunque, hanno sostanzialmente ribadito che nel nostro ordinamento non si può condannare a danni punitivi, ma anche riconosciuto non ontologicamente incompatibile con l'ordinamento italiano (e, quindi, non incostituzionale) l'istituto di origine anglosassone dei risarcimenti punitivi (*punitive damages* o *exempla-*

### 2.3.1. La definitiva declaratoria di responsabilità e il parziale riconoscimento dell'aggravante della colpa con previsione

Nel merito, sono stati identificati e accertati numerosi, gravi, addebiti in capo al comandante (sia a titolo di colpa generica e specifica), distinguendo tra la fase che ha condotto al naufragio e quella, successiva, dell'emergenza a bordo. Le contestazioni hanno complessivamente riguardato la condotta di navigazione e comando: in particolare, l'aver modificato la rotta programmata, senza un adeguato supporto cartografico; non aver garantito un coordinamento delle manovre di navigazione prima dell'assunzione del comando; l'aver condotto la nave, a velocità elevata, eccessivamente vicino alla costa; l'aver ritardato la correzione della manovra; l'aver omesso condotte doverose che avrebbero certamente salvato molte vite umane (come allertare la Capitaneria competente, invece di nascondere la reale situazione presente a bordo, inviare segnali di emergenza generale, ufficializzare tempestivamente l'ordine di abbandono nave, intervenire nelle operazioni di soccorso); e, da ultimo, l'aver abbandonato la nave anzitempo, lasciando soli centinaia di passeggeri dei quali era responsabile quale soggetto garante, in violazione di un preciso dovere comportamentale previsto nel Codice della navigazione<sup>98</sup>.

---

*ry damages*) (SS. UU., 5 luglio 2017, n. 16601 in *Guida al diritto*, 2018, 5, p. 24. In dottrina, per un commento alla sentenza, v. C. CONSOLO, *Riconoscimento di sentenze, specie USA e di giurie popolari, aggiudicanti risarcimenti punitivi o comunque sopra-compensativi, se in regola con il nostro principio di legalità (che postula tipicità e financo prevedibilità e non coincide pertanto con il, di norma presente, "due process of law")*, in *Corriere giuridico*, 8-9, 2017, p. 1050 ss.; M. LA TORRE, *Un punto fermo sul problema dei "danni punitivi"*, in *Danno e resp.*, 4, 2017, p. 421 ss.; O. VANIN, *L'incidenza dei diritti fondamentali in materia penale sulla ricostruzione dell'ordine pubblico internazionale: il caso del riconoscimento delle decisioni straniere attributive di "punitive damages"*, in *Riv. dir. internaz.*, 4, 2017, p. 1190).

<sup>98</sup> La Suprema Corte ha riconosciuto che le due distinte fattispecie di abbandono potessero concorrere fra loro, atteso il diverso bene giuridico tutelato (incolumità collettiva vs vita o incolumità del singolo soggetto passivo) e il differente atteggiarsi della "situazione di pericolo" (che nel caso dell'art. 591 c.p. è diretta conseguenza della violazione di uno specifico dovere giuridico di custodia e cura, mentre con riguardo all'art. 1097 cod. nav. è preesistente e, semmai, aggravata per effetto della condotta di allontanamento).

Sotto il profilo causale, nessun dubbio è emerso sull'incidenza, diretta ed esclusiva, dell'imperita gestione della navigazione rispetto all'evento di naufragio; si è, infatti, accertato che il censurabile contegno del comandante ha determinato l'ingovernabilità della nave, culminata con l'impatto sulle rocce e il successivo parziale inabissamento.

In definitiva, la responsabilità per il reato di naufragio è stata individuata con certezza in capo a Schettino, il quale ha deliberatamente scelto di modificare la rotta per avvicinarsi imprudentemente all'isola, e le violazioni cautelari poste in essere dallo stesso hanno avuto un'incidenza preponderante anche rispetto alle riscontrate negligenze degli altri membri dell'equipaggio presenti in plancia, sulle quali si è pronunciato il G.u.p. del Tribunale di Grosseto e di cui si è tenuto conto unicamente nella graduazione della pena finale<sup>99</sup>.

Pari valenza causale è stata riconosciuta alla condotta tenuta dal comandante nella caotica fase di emergenza rispetto ai decessi e ai ferimenti delle persone presenti a bordo. Utilizzando il criterio della c.d. alta probabilità logica, parametrato in relazione alle peculiarità del caso concreto e alla portata salvifica del comportamento alternativo diligente, si è giunti alla conclusione che i ritardi e le omissioni hanno avuto quale conseguenza certa la morte (per asfissia da annegamento)

---

In merito al reato di abbandono nave, la Cassazione ha anche chiarito che «il dovere di mantenere il comando nel pericolo non si può spingere fino al punto di esigere che il comandante affondi, sempre e comunque, con la sua nave, secondo un'immagine retorica da tempo desueta e priva di riscontro giuridico; ma lo obbliga tuttavia ad affrontare il pericolo incombente sulle persone a bordo, fino a quando l'esercizio del comando abbia una concreta utilità» [Cass. pen., IV, 12 maggio 2017 (dep. 19 luglio 2017), n. 35585, cit., p. 127].

<sup>99</sup> Da notare come il comandante avesse assunto la direzione personale della manovra che, nella contingenza, presentava particolari difficoltà. In un contesto simile, in cui tutte le attività di bordo si svolgono sotto il suo controllo, le attribuzioni dei singoli componenti dell'equipaggio, generalmente, sono dimensionate nell'alveo dell'esecuzione degli ordini ricevuti. Tuttavia, a bordo della Costa Concordia, in cui non vigeva un rapporto gerarchico di stampo militare, gli ufficiali presenti in plancia erano tenuti a una serie di adempimenti 'tipici' e a un più generale dovere di intervento in caso di difficoltà (S. ROSSI, *Fenomenologia giuridica di un disastro: il naufragio della "Costa Concordia" nella prospettiva del penalista*, in *Riv. it. dir. turismo*, cit., p. 17 ss.).



delle trentadue persone e il ferimento di altre centinaia, tra membri dell'equipaggio e passeggeri.

Ciò che, invero, ha significativamente caratterizzato le diverse imputazioni si coglie, però, sul piano soggettivo, con il riconoscimento dell'aggravante della *colpa con previsione ex art. 61 n. 3* solo per il delitto di naufragio e non rispetto alle fattispecie di lesioni e omicidio<sup>100</sup>.

Sul punto la Suprema Corte si sofferma diffusamente tracciando i confini della colpa aggravata nel *discrimen* con la colpa semplice o comune.

In motivazione, la Cassazione premette alcune considerazioni di ordine generale circa l'interpretazione giurisprudenziale del controverso binomio dolo eventuale/colpa cosciente. Tratto comune è la "previsione dell'evento", ma mentre la colpa cosciente si sostanzia nella rappresentazione dell'evento come possibile risultato della condotta e nella prospettiva che esso non si realizzerà (avendo l'agente il convincimento di poterlo evitare), il dolo eventuale si risolve, per contro, nell'accettazione del rischio di verificazione di un evento specifico, sia pure rappresentato, ma non direttamente voluto.

I giudici, partendo da tale tradizionale distinzione, richiamano, poi, l'orientamento delineato dalle Sezioni Unite nella nota sentenza resa nel caso *ThyssenKrupp*, che, nel sottolineare la diversità di fondo tra colpevolezza dolosa e colposa, considera dirimente il diverso atteggiamento

---

<sup>100</sup> Già il Tribunale di Grosseto aveva disconosciuto l'applicabilità dell'aggravante della colpa cosciente in relazione ai reati di omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime. Il giudice di *prime cure* aveva evidenziato che la condizione psicologica in cui si trovava il comandante era tale da ingenerare nella sua mente una «pervicace non accettazione della realtà dei fatti» e tale «fuga dalla realtà» risultava incompatibile con una concreta e cosciente prevedibilità dell'evento morte o lesione da parte di Schettino, che, in quei frangenti, era assolutamente convinto di poter salvare la nave e il suo carico [S. ROSSI, *Il naufragio della Costa Concordia: norme incriminatrici e categorie dogmatiche alla prova dei fatti (una prima lettura)*, cit., p. 18]. Successivamente, anche la Corte d'Appello di Firenze ha ritenuto corrette tanto l'esclusione della colpa con previsione rispetto agli eventi lesivi della vita e dell'incolumità dei passeggeri, quanto il suo riconoscimento rispetto al delitto di naufragio.

mento psichico che, nel primo caso, deve implicare una qualche forma di ‘partecipazione’ all’evento<sup>101</sup>.

In definitiva, la Suprema Corte sposa una concezione volontaristica del dolo eventuale, che non si esaurisce nell’accettazione del rischio, ma involge l’adesione interiore del soggetto a tale evento collaterale; diversamente, la colpevolezza colposa contrassegnata dalla previsione dell’evento si ravviserebbe allorquando si è «consapevolmente entro una situazione rischiosa e per trascuratezza, imperizia, insipienza, irragionevolezza o altra biasimevole ragione ci si astiene dall’agire doverosamente»<sup>102</sup>.

Orbene, la Corte di Cassazione, aderendo a tale precisa impostazione, esclude la colpa cosciente del comandante della “Costa Concordia” rispetto ai reati di lesioni e omicidio e ritiene che tale profilo psichico aggravato non possa essere desunto, con ragionamento inferenziale sufficientemente affidabile, dagli elementi suggeriti dalla Pubblica Accusa, che erano indicativi della gravità della situazione di emergenza (e, quindi, della prevedibilità dell’evento), ma non anche di una previsione effettiva, in concreto, da parte del comandante.

Per contro, in relazione al delitto di naufragio colposo, la rappresentazione di un urto contro gli scogli, a seguito del mutamento della rotta rispetto a quella originariamente tracciata, era un’evenienza che sicuramente Schettino si era prefigurato (come comprovano le istanze istruttorie, dalle quali emerge la preoccupazione per la reale profondità dei fondali prospicienti l’Isola del Giglio), seppur nella sconsiderata e superficiale convinzione di poterla evitare<sup>103</sup>. L’astensione dall’agire

---

<sup>101</sup> Cass. pen. SS.UU., 18 settembre 2014, n. 38343, in *Dir. pen. contemp.*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 19 settembre 2014.

<sup>102</sup> L’autorevole Collegio afferma come il dolo eventuale richieda la «nitida, ponderata consapevolezza della concreta prospettiva dell’evento collaterale»; in definitiva l’evento dovrebbe essere «oggetto di chiara, lucida rappresentazione» (Cass. pen. SS.UU., 18 settembre 2014, n. 38343, cit.).

<sup>103</sup> Critico rispetto al percorso logico argomentativo seguito dalla IV sezione in tema di colpa con previsione, V. MONGILLO, *Il lato oscuro della rappresentazione: riflessioni sulla colpa con previsione alla luce della sentenza Schettino*, in *Dir. pen. contemp.*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 14 febbraio 2018, il quale ritiene che al di là della formale adesione all’indirizzo accolto dalla pronuncia *ThyssenKrupp*, il ragionamento della Suprema Corte nel caso “Costa Concordia” sia più affine alla precedente

doveroso, invece, emerge in tutta evidenza laddove i giudici sottolineano come, benché fosse perfettamente edotto della possibilità dell'impatto fra la nave e il basso fondale, il comandante non corresse la rotta dopo aver assunto personalmente la direzione della nave, quando ancora vi era un margine di manovra utile, ma solo in un momento successivo, ormai tardivamente, in un estremo tentativo di congiurare l'inevitabile sinistro con una manovra disperata<sup>104</sup>.

### 2.3.2. *Riflessioni circa l'omessa adeguata considerazione della cooperazione colposa e dell'incidenza di fattori organizzativi*

La vicenda processuale descritta consente un ulteriore ordine di considerazioni, legate alla scarsa valutazione dei profili di cooperazione colposa, oltre che alla sottostimata incidenza di un inadeguato sistema di gestione del rischio e dei controlli nella causazione del disastro.

Nel caso di specie emergono evidenti ipotesi di causalità riconducibili al paradigma della cooperazione colposa, che si realizza allorquando più persone pongono in essere una autonoma condotta, nella reciproca consapevolezza di contribuire all'azione od omissione altrui, che sfocia nella produzione dell'evento non voluto<sup>105</sup>.

L'istituto della cooperazione colposa, previsto dall'art. 113 c.p., ha generato una molteplicità di questioni interpretative, connesse sia all'individuazione della sua funzione, sia ai presupposti della sua operatività: sotto il primo profilo, è controverso se la norma predetta abbia natura incriminatrice o di mera disciplina<sup>106</sup>, mentre, sotto il secondo profilo,

---

elaborazione giurisprudenziale. L'Autore segnala, altresì, come ai fini della prova della previsione nella colpa meritino attenzione, oltre alle caratteristiche della condotta e al grado di probabilità dell'evento, anche la personalità dell'agente, inclusa la qualifica professionale, la precedente esperienza del reo e l'analisi motivazionale. Oggigiorno, pertanto, a parere dell'Autore, risulta sempre più importante l'apporto di scienze cognitive e neuroscienze per garantire accertamenti giudiziari affidabili.

<sup>104</sup> Cass. pen., IV, 12 maggio 2017 (dep. 19 luglio 2017), n. 35585, cit., p. 111.

<sup>105</sup> Cass. pen., SS.UU., 25 novembre 1998, n. 5, in *Riv. pen.*, 1999, p. 469.

<sup>106</sup> L'opinione largamente maggioritaria in dottrina e giurisprudenza riconosce la natura incriminatrice della fattispecie. Per un'approfondita ricognizione dei diversi indirizzi si rinvia al lavoro monografico di L. CORNACCHIA, *Concorso di colpe e principio di responsabilità penale per fatto proprio*, Torino, 2004, p. 122 ss.

ci si interroga su quale sia lo specifico contenuto del legame soggettivo che intercorre tra i vari partecipi<sup>107</sup>.

Orbene, la compartecipazione di più persone nel medesimo reato è tema che riguarda principalmente il rapporto di causalità (dovendosi accertare se e quali soggetti abbiano contribuito eziologicamente alla realizzazione dell'evento); ciò premesso allorquando più agenti abbiano causalmente influito nella produzione di un evento dannoso, soggettivamente addebitabile a titolo di colpa, sono ipotizzabili due diverse

---

<sup>107</sup> Esso pare individuato, dall'orientamento maggioritario, nella consapevolezza di contribuire con la propria condotta a quella altrui. I contrasti sorti circa la ricostruzione della funzione della cooperazione colposa sono connessi alle peculiarità dell'imputazione colposa nel nostro ordinamento e alla possibilità che condotte prive di tipicità colposa alla stregua della fattispecie monosoggettiva acquistino tipicità nell'ambito della fattispecie plurisoggettiva eventuale colposa. In dottrina, per un inquadramento delle problematiche relative alla cooperazione colposa, si vedano, tra gli altri, G. FIANDACA, E. MUSCO, *Diritto penale. Parte generale*, cit., p. 575 ss.; P. SEVERINO DI BENEDETTO, *La cooperazione nel delitto colposo*, Milano, 1988; L. CORNACCHIA, *Concorso di colpe e principio di responsabilità penale per fatto proprio*, cit.; ID., *La cooperazione colposa come fattispecie di colpa per inosservanza di cautele relazionali*, in Studi in onore di Mario Romano, II, Napoli, 2011, p. 821; F. ALBEGGIANI, *La cooperazione colposa*, in *Studium iuris*, 2000, 5, p. 515; ID., *Cooperazione colposa (dir. pen.)*, in S. CASSESE, *Dizionario di diritto pubblico*, vol. II, Milano, 2006, p. 1486; F. ANGIONI, *Il concorso colposo e la riforma del diritto penale*, in *Arch. pen.*, 1983, 1, p. 67; L. RISICATO, *Il concorso colposo tra vecchie e nuove incertezze*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1998, 1, p. 132; G. COGNETTA, *La cooperazione nel delitto colposo*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1980, 1, p. 63; G. PIGHI, *La Cassazione e l'incerta autonomia della cooperazione colposa (nota a Cass. pen., IV, 9 ottobre 2002, n. 39680)*, in *Cass. pen.*, 2005, 3, p. 813; C. BRUSCO, *L'effetto estensivo della responsabilità penale nella cooperazione colposa (nota a Cass. pen., IV, 18 ottobre 2013, n. 43083)*, in *Cass. pen.*, 2014, 9, p. 2875. In giurisprudenza, tra le pronunce più significative, v. Cass. pen., IV, 16 gennaio 2009, n. 1786, in *Cass. pen.*, 2010, 6, p. 2219, con nota di C. CANTAGALLI, *Il riconoscimento della funzione incriminatrice dell'art. 113 c.p. ed il concetto di "interazione prudente" quale fondamento e limite della colpa di cooperazione* (la sentenza riconosce la natura incriminatrice dell'art. 113 c.p., riconducendo anche l'atto di partecipazione rilevante ai fini di tale disposizione ai requisiti della responsabilità colposa: i Giudici di legittimità hanno affermato che la condotta del concorrente deve non solo aver fornito un apporto causale di tipo agevolatore alla realizzazione plurisoggettiva del fatto, ma deve anche aver disatteso la "pretesa di interazione prudente", una peculiare regola di diligenza a cui si estende il regime cautelare in alcune ipotesi di coinvolgimento di più soggetti in un medesimo contesto d'azione).

ipotesi: il concorso di cause indipendenti e quello della cooperazione colposa.

Nei casi, come quello in esame, in cui vi è un preciso obbligo giuridico (di tutelare la comunità viaggiante) che ricade contestualmente su più persone (comandante e “uomini chiave” dell’equipaggio), il nesso di causalità tra la condotta, omissiva o commissiva, di uno dei garanti e l’evento non viene meno per effetto del successivo mancato intervento da parte degli altri soggetti, parimenti destinatari dell’obbligo di impedire l’evento. In simili circostanze, la mancata eliminazione di una situazione di pericolo (derivante da fatto commissivo od omissivo dell’agente), a opera di terzi, non è una distinta causa sopravvenuta da sola sufficiente a determinare l’evento, ma una causa/condizione negativa grazie alla quale la prima continua a essere efficace<sup>108</sup>.

Nella concreta produzione dell’evento dannoso la cooperazione colposa può realizzarsi sia attraverso il compimento di determinate azioni, sia mediante comportamenti omissivi e ciò che distingue questo istituto rispetto al concorso di cause indipendenti è la circostanza che la cooperazione presuppone l’esistenza di un legame psicologico tra gli agenti. In tali casi, peraltro, non sarebbe necessaria la consapevolezza della natura colposa dell’altrui condotta, né la conoscenza dell’identità delle persone che cooperano, essendo sufficiente la coscienza dell’altrui partecipazione nello stesso reato, intesa come consapevolezza da parte del-

---

<sup>108</sup> Cass. pen., IV, 28 aprile 2005 n. 43078, in *Guida al diritto*, 2006, 16, p. 100. Conformemente all’insegnamento della Cassazione [secondo il quale «ai fini dell’apprrezzamento dell’eventuale interruzione del nesso causale tra la condotta e l’evento (art. 41, c. 2, c.p.), il concetto di causa sopravvenuta da sola sufficiente a determinare l’evento non si riferisce solo all’evenienza di un processo causale del tutto autonomo, giacché, allora, la disposizione sarebbe pressoché inutile, in quanto all’esclusione del rapporto causale si porrebbe comunque sulla base della teoria condizionalistica o dell’equivalenza delle cause di cui all’art. 41, c. 1, c.p.»] bisogna ritenere che la norma si applichi «anche nel caso di un processo non completamente avulso dall’antecedente» purché lo stesso sia «caratterizzato da un percorso causale completamente atipico, di carattere assolutamente anomalo ed eccezionale, ossia di un evento che non si verifica se non in casi del tutto imprevedibili a seguito della causa presupposta» (Cass. pen., IV, 19 febbraio 2013, n. 10626, in *Rassegna di diritto farmaceutico*, 2013, 4, p. 805).

l'agente che dello svolgimento di una determinata attività anche altri sono investiti<sup>109</sup>.

In realtà, secondo le indicazioni offerte dalla giurisprudenza di legittimità l'estensione dell'originaria tipicità colposa non può fondarsi esclusivamente sul legame psicologico tra le condotte, inteso quale consapevolezza unilaterale di cooperare con altri, o (al più) quale consapevolezza del carattere colposo dell'altrui condotta. In un percorso ermeneutico di affrancamento dalla matrice psicologica, con conseguente normativizzazione della colpa, quest'ultima, anche nell'imputazione plurisoggettiva, è stata intesa quale violazione di una regola di comportamento a contenuto cautelare<sup>110</sup>.

Orbene, con specifico riferimento alle situazioni nelle quali i partecipanti agiscono "simultaneamente" e secondo uno specifico modulo organizzativo, si ritiene che il comune coinvolgimento nella gestione del rischio da parte dei diversi soggetti giustifichi la penale rilevanza anche di condotte atipiche, estranee alla violazione di una regola cautelare con finalità precauzionale rispetto all'evento causato<sup>111</sup>.

---

<sup>109</sup> Cass. pen., IV, 29 aprile 2009 n. 26020, in *Cass. pen.*, 2010, 7-8, p. 2650; Cass. pen., 10 dicembre 2009 n. 6215, in *Cass. pen.*, 2011, 2, p. 585. Si vedano, tra le altre, anche Cass. pen., IV, 30 marzo 2004, n. 45069, in *Cass. pen.*, 2006, 5, p. 1814; Cass. pen., IV, 7 aprile 2004, n. 25311, in *Cass. pen.*, 2005, 9, p. 2587. Una risalente corrente dottrinale affermava che, per poter ritenere realizzata la cooperazione, fosse necessaria la consapevolezza anche della natura colposa della condotta del cooperante (M. SPASARI, *Profili di teoria generale del reato in relazione al concorso di persone nel reato colposo*, Milano, 1956; A.R. LATAGLIATA, *Cooperazione nel delitto colposo*, in *Enc. dir.*, vol. X, Milano, 1962, p. 609).

<sup>110</sup> Si segnalano Cass. pen., IV, 5 gennaio 1996, n. 103, in *Riv. pen.*, 1996, p. 894; Cass. pen., IV 5 giugno 2003, n. 1196, in *Studium iuris*, 2003, p. 1525; Cass. pen., IV, 7 aprile 2004, n. 25311, in *Dir. pen. proc.*, 2004, p. 1081. In dottrina, tra i primi a cogliere il contenuto della condotta di cooperazione in relazione «al tipo di regola prudenziale violata e all'oggetto del suo scopo preventivo», F. GIUNTA, *Illiceità e colpevolezza nella responsabilità colposa*, Padova, 1993, p. 453.

<sup>111</sup> L'interazione dei fattori organizzativi, anche rispetto alle azioni individuali del singolo comandante, è ben evidenziata da M. CATINO, *Analisi preliminare sui fattori umani e organizzativi del disastro della nave Costa Concordia, Report in progress Aprile 2012*. L'Autore ritiene che il disastro in esame ("annunciato ed evitabile") è un tipico incidente organizzativo agevolato dalla scarsa cultura della sicurezza (causativa di una "normalizzazione della devianza" riguardo a comportamenti poco sicuri come gli

In definitiva, nella cooperazione colposa la gestione contestuale di un rischio comune dovrebbe determinare un accrescimento dell'efficienza delle cautele<sup>112</sup>.

Ciò ben si attaglia a quanto avvenuto a bordo della “Costa Concordia”, dove gli ufficiali presenti in plancia erano tenuti a tutta una serie di adempimenti “tipici”, agli ordini del comandante, concernenti le singole professionalità (come riferire informazioni *radar*, esercitare un efficiente servizio di vedetta, segnalare la pericolosità della navigazione, suggerire tempestivamente ogni manovra opportuna per evitare la collisione della nave contro un ostacolo), ma erano anche perfettamente coscienti che l'esercizio della navigazione non è, sempre e in assoluto, riservato al comandante, ma che, anzi, poteva essere richiesto loro un intervento nel caso in cui quest'ultimo palesasse scelte azzardate o pavesse obiettive difficoltà nella gestione<sup>113</sup>.

---

“inchini”) e da un sistema di controlli fallace. L'evento non è, dunque, il risultato di un problema isolato, di un singolo errore umano (indubbiamente presente), ma il sintomo di più profondi e ampi problemi collettivi, di organizzazione e regolazione (“incapacità di tenere entro i limiti di sicurezza le navi, errato sistema degli incentivi, inadeguata cultura della sicurezza, sistema di controlli critico”). Per ulteriori rilievi cfr. M. CATINO, *Colpa e capro espiatorio: una questione organizzativa*, in M. MARZANO (a cura di), *Il pensiero organizzativo in Italia. Studi in onore di Giuseppe Bonazzi*, Milano, 2009.

<sup>112</sup> L. CORNACCHIA, *La cooperazione colposa come fattispecie di colpa per inosservanza di cautele relazionali*, cit., p. 821. In giurisprudenza v. Cass. pen., IV, 16 gennaio 2009, n. 1786, cit., p. 2219; Cass. pen., IV, 20 settembre 2012, n. 36280, in *Cass. pen.*, 2014, 1, p. 163, con nota di M. ZINCANI, *La cooperazione nel delitto colposo. La portata incriminatrice dell'art. 113 c.p. nei reati a forma libera*.

<sup>113</sup> Non si intende qui smentire quanto indicato dall'art. 295 cod. nav. (che riconosce un'esclusiva del comandante nella direzione della manovra), bensì coordinarlo con l'art. 293 cod. nav. e con un più generale, sotteso, obbligo di intervento da parte del personale graduato, munito di poteri co-direttivi (si pensi alla figura del comandante in seconda) ogni qualvolta si verificano delle difficoltà. Ricordiamo come Schettino, all'inizio, avesse taciuto agli ufficiali l'intenzione di modificare la rotta, non dando alcuna direttiva scritta, alla partenza, al personale di guardia. Il proposito, infatti, era quello di gestire personalmente la manovra di avvicinamento (confidando forse eccessivamente nell'esperienza maturata sul campo). Le nuove coordinate di navigazione sotto costa erano comunque state registrate dalla strumentazione di bordo e lo stesso comandante aveva palealmente manifestato l'intenzione di effettuare un passaggio ulteriormente ravvicinato, senza disporre alcuna rapida pianificazione della rotta, nel corso delle tele-

I doveri più volte citati, che coinvolgono i membri graduati dell'equipaggio in casi di emergenza, presentano, infatti, una natura cautelare che concerne anche l'altrui comportamento, nel senso che impongono di verificare e impedire eventuali attività colpose da parte di terzi (in questo caso del comandante). Ne consegue che i margini originari della tipicità colposa monosoggettiva si estendono sino a ricomprendere una "pretesa d'interazione prudente" ogniqualvolta il coinvolgimento integrato di più soggetti sia imposto da esigenze organizzative connesse alla gestione di un rischio (come nel caso di specie)<sup>114</sup>.

Questo complessivo quadro interpretativo consente, a parere di chi scrive, di ritenere colposa la cooperazione degli ufficiali presenti in plancia in relazione al delitto di naufragio: in particolare, stante una situazione di fatto che rendeva prevedibile che l'omesso intervento avrebbe aggravato il rischio incombente e, quindi, doverosa la pretesa di interazione prudente, il non aver operato in modo appropriato e l'aver tenuto un contegno passivo fonda pienamente l'imputazione ai sensi dell'art. 113 c.p.<sup>115</sup>.

---

fonate effettuate in plancia, alla presenza di tutti i suoi uomini, alcuni minuti prima dell'impatto.

<sup>114</sup> È possibile affermare che l'insieme delle persone operanti in plancia di comando non abbia operato come un team affidabile, secondo le regole e i principi del *Crew Resource Management* (M. CATINO, *Analisi preliminare sui fattori umani e organizzativi del disastro della nave Costa Concordia*, cit.).

<sup>115</sup> Richiamando nel dettaglio le singole imputazioni rivolte ai membri dell'equipaggio si può notare come accanto alle violazioni concernenti i rispettivi doveri professionali vi sia un più generale "rimprovero" per l'atteggiamento tenuto nei confronti della condotta dissennata del comandante: nei confronti del primo ufficiale di coperta, per esempio, «il fatto che egli avesse fatto affidamento sulle capacità professionali del comandante S., di cui aveva piena fiducia, non lo esimeva, infatti, dall'obbligo di controllare la correttezza della sua condotta e di intervenire per porre rimedio ai suoi errori, al fine di garantire la conservazione del patrimonio navigante e dell'integrità fisica e della vita delle persone imbarcate» (rif. Richiesta rinvio a giudizio di data 25 febbraio 2013, p. 278).

L'assunto per cui la pretesa di interazione prudente fondata sull'intreccio cooperativo integri una deroga al principio di affidamento e di auto responsabilità è già contenuto all'interno della sentenza, più volte citata, "Tomaccio" Cass. pen., IV, 16 gennaio 2009, n. 1786, cit., con commento di L. RISICATO, *Cooperazione in eccesso colposo: concorso "improprio" o compartecipazione in colpa impropria*, in *Dir. pen. proc.*,



L'istituto della cooperazione colposa impone, peraltro, una verifica sulla prevedibilità ed evitabilità dell'evento (attraverso una prognosi postuma *ex ante* in concreto riferita all'agente modello)<sup>116</sup> e sul fatto che quest'ultimo rientri tra quelli che la regola cautelare violata mirava a prevenire. Sotto questo secondo profilo, per muovere un addebito di responsabilità a carico dell'agente, non è sufficiente accertare la sussistenza del nesso causale tra la violazione di una regola cautelare (generica o specifica) e l'evento, ma occorre "concretizzare il rischio", verificando *ex post* se il tipo di evento effettivamente verificatosi rientrasse tra quelli presi in considerazione nella formazione della regola cautelare<sup>117</sup>. Prova, questa, che nell'ambito dei reati di evento a forma libera (quali sono appunto il naufragio colposo, l'omicidio colposo e le lesioni colpose), assume particolare rilievo poiché consente di escludere dai criteri di attribuzione della responsabilità penale forme (incostituzionali) di responsabilità oggettiva per condotte sì negligenti, ma non colle-

---

2009, p. 571 ss. Il principio di affidamento si fonda sull'aspettativa che gli altri adottino le precauzioni normalmente riferibili all'*homo eiusdem condicionis et professionis* e opera sul presupposto che gli stessi rispettino le cautele alle quali sono tenuti. La vigenza di tale principio viene meno quando sopravvivono situazioni concrete in cui è obiettivamente riconoscibile l'altrui comportamento inaffidabile. Sotto questo profilo, si condivide l'impostazione di chi ritiene che la funzione dell'art. 113 c.p., in presenza di obblighi sinergici e concomitanti, analoghi a quello in esame, non vada intesa quale semplice eccezione al principio di affidamento. Se è vero che l'intreccio cooperativo estende la regola cautelare violata sino a rendere comune il fatto materialmente commesso dal terzo, l'intero fatto dovrà essere considerato proprio dell'autore e, al tempo stesso, del partecipe e, dunque, l'uno non assumerà più rispetto all'altro la veste di terzo più o meno affidabile (L. RISICATO, *Il concorso colposo tra vecchie e nuove incertezze*, cit., p. 148).

<sup>116</sup> Cass. pen., SS.UU., 22 gennaio 2009, n. 22676, in *Cass. pen.*, 2009, 12, p. 4564, con nota di A. CARMONA, *La "colpa in concreto" nelle attività illecite secondo le Sezioni Unite. Riflessi sullo statuto della colpa penale*.

<sup>117</sup> Secondo Cass. pen., IV, 17 maggio 2006, n. 4675, in *Cass. pen.*, 2009, 7-8, p. 2837, «La responsabilità colposa si fonda sulla violazione della regola cautelare ma non è sufficiente che sia stata accertata questa violazione essendo altresì necessario che la regola violata fosse diretta a evitare quel tipo di evento. Diversamente l'agente verrebbe punito per la mera infrazione anche se la regola cautelare aveva tutt'altro scopo, cioè verrebbe sanzionato – non diversamente dal caso in cui difetti la prevedibilità dell'evento – il mero *versari in re illicita* con la previsione di una sorta di responsabilità oggettiva».

gate causalmente all'evento o, viceversa, per condotte fondate esclusivamente sul nesso di causalità materiale<sup>118</sup>.

Orbene, quanto alla prevedibilità ed evitabilità soggettiva, secondo l'insegnamento della giurisprudenza costituzionale, il coefficiente psichico di partecipazione dell'autore al fatto va graduato in rapporto alla natura della fattispecie e degli interessi costituzionali in gioco: nel caso di specie la tutela dei beni vita e incolumità fisica impone all'autore un particolare livello di attenzione e prudenza e, per questo, egli è chiamato a rispondere non solo nel caso di imperizia imprudenza o negligenza o violazione di regole cautelari, ma anche quando abbia ignorato una circostanza pericolosa o sia caduto in errore sul suo significato e l'ignoranza o l'errore siano stati determinati da colpa e siano quindi rimproverabili perché non inevitabili<sup>119</sup>.

In definitiva, si ritiene che la colpa sia ravvisabile non solo se gli eventi erano prevedibili, ma anche se non furono previsti perché una circostanza pericolosa fu ignorata per colpa o erroneamente valutata sempre per colpa. Ed è proprio ciò che si è verificato a bordo della "Costa Concordia", dove la *situational awareness* era falsata dalla presenza di più persone (anche estranee all'equipaggio), da conversazioni non centrate sulle operazioni in corso, dall'uso di cellulari. In plancia di comando vigeva un clima singolare e certamente non rispettoso delle più elementari regole di sicurezza che ha contribuito a ingenerare false aspettative ed errori per difetto d'attenzione.

Alla luce delle considerazioni fin qui svolte, tutti i criteri richiesti (prevedibilità/evitabilità e concretizzazione del rischio) paiono sussistere e, in considerazione della particolare situazione in cui si sono svolti i fatti, si può agevolmente individuare una "pretesa d'interazione pruden-

---

<sup>118</sup> G. INSOLERA, *Il delitto di naufragio: qualche spunto a proposito della vicenda della Costa Crociere*, relazione al convegno dal titolo *Il Diritto penale del mare* svolto presso l'Università degli Studi di Sassari in data 24 ottobre 2014.

<sup>119</sup> Corte cost., 24 luglio 2007, n. 322, in *Cass. pen.*, 2008, I, p. 21, la quale ha specificato che la soglia minima di compatibilità con l'art. 27 c. 1 Cost. è rappresentata «dall'attribuzione di valenza scusante all'ignoranza (o all'errore) che presenti carattere di inevitabilità: giacché deve poter essere mosso all'agente almeno il rimprovero di non aver evitato, pur potendolo, di trovarsi nella situazione soggettiva di manchevole o difettosa conoscenza del dato reale».

te” tra i soggetti garanti impegnati in plancia di comando la sera nel naufragio.

Tuttavia tale inquadramento viene parzialmente smentito dalla sentenza del G.u.p. di Grosseto con cui sono state applicate le pene patteggiate ai coimputati del comandante.

La pronuncia, pur riconoscendo che tutte le condotte si sono inserite e relazionate tra loro (secondo specifiche e autonome posizioni di responsabilità) all’interno di una organizzazione complessa (quale è il governo di una motonave), sottolinea al contempo che

tale complessa organizzazione si distingue, rispetto ad altre, per una struttura di comando pressoché totalmente verticistica, in cui – per espressa previsione normativa che gerarchizza il rapporto fra i soggetti operanti nell’organizzazione medesima – le singole possibilità di intervento nell’ambito delle rispettive posizioni di responsabilità e garanzia cedono il passo a fronte di scelte decisionali di segno differente e opposto adottate dal titolare del comando.

E ancora

secondo la ricostruzione dell’accaduto e delle responsabilità per come evincibile dagli atti d’indagine [...] le condotte degli odierni imputati, pur di non minima importanza (così da escludere l’applicazione dell’art. 114 c.p.), assumono un rilievo evidentemente ridotto rispetto alla condotta del coimputato che rivestiva la posizione di comando sulla nave<sup>120</sup>.

La pronuncia riconosce chiaramente una responsabilità di tipo colposo per tutti gli imputati, in ragione delle diverse posizioni di garanzia e delle singole azioni e omissioni rilevate, ma disconosce il riferimento all’art. 113 c.p. (originariamente contestato a tutti, in relazione ai vari capi di imputazione) per gli ufficiali presenti in plancia, confermandolo, invece, per l’*hotel director* e il responsabile Costa Crociere dell’unità di crisi istituita a terra<sup>121</sup>.

---

<sup>120</sup> G.u.p. Grosseto, 20 luglio 2013, p. 6.

<sup>121</sup> G.u.p. Grosseto, 20 luglio 2013, p. 6. Significativa la diversa quantificazione delle pene inflitte: quelle più alte sono state concordate per gli imputati che non si inserivano nel rapporto gerarchico in senso stretto vigente tra l’equipaggio e il comandante:

In definitiva la cooperazione colposa permane nella commissione dei reati di omicidio e lesioni colpose plurime (*ex art. 589 cc. 2 e 4 c.p.*), ma non per il delitto di naufragio *ex art. 449 c.2 c.p.* (per il quale, comunque, i due ufficiali e il timoniere sono stati condannati).

Questa esclusione non trova giustificazione alcuna e non consente una lettura corretta delle responsabilità nel contesto di un'organizzazione complessa, quale quella croceristica, in cui si intrecciano diversi livelli operativi.

Peraltro, nel caso di specie, la causa dell'evento naufragio si è sostanziata in un *mix* di fattori, individuali, relazionali, organizzativi, ma anche ambientali poiché hanno inciso cattive prassi, seppur non vietate, come quella dell'inchino.

In assenza di controlli significativi, violazioni ripetute di regole di prudenza e deviazioni di rotta per scopi commerciali, tollerate e mai sanzionate, ingenerano un processo di normalizzazione della devianza e di *overconfidence* molto pericolosi, per cui il limite oggettivo da rispettare si trasforma in un limite soggettivo da sfidare per chi comanda la nave<sup>122</sup>. *Pro futuro* è auspicabile la modifica delle condizioni istituzionali e organizzative che hanno reso possibile un simile disastro, rivedendo le correnti pratiche di *management* e potenziando il sistema dei controlli, oltre al rafforzamento di una più generale cultura della sicurezza nell'organizzazione dei trasporti che ridimensioni consenso e incentivi verso pratiche irregolari potenzialmente rischiose<sup>123</sup>.

---

al rappresentante di Costa Crociere a capo della unità di crisi a terra e all'*hotel director* viene mosso un rimprovero (*ex art. 113 c.p.* in ordine ai reati di omicidio e lesioni) più pesante, e ciò in virtù del supposto autonomo potere decisionale nella gestione dell'emergenza a bordo.

<sup>122</sup> M. CATINO, *Analisi preliminare sui fattori umani e organizzativi del disastro della nave Costa Concordia*, cit.

<sup>123</sup> Da notare che in seguito al disastro della "Costa Concordia" sono stati adottati provvedimenti legislativi volti a rafforzare la sicurezza della navigazione. In particolare il d.m. 2 marzo 2002 recante «Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale» vieta (all'art. 1) navigazione, ancoraggio e sosta di navi mercantili destinate al trasporto di passeggeri e merci, di stazza lorda superiore alle cinquecento tonnellate, nella fascia di mare che si estende tra la costa e le 2 miglia dai perimetri esterni dei parchi e delle aree protette nazionali istituiti ai sensi delle leggi 31 dicembre 1982 n. 979 e 6 dicembre

#### 2.4. *Le fattispecie concernenti il disastro aviatorio*

Specularmente, con riguardo alla navigazione aerea, il codice penale riserva una disciplina di rigore nel caso di caduta di aeromobile (art. 428 c.p.), danneggiamento dal quale derivi un disastro aviatorio (art. 429 c.p.), attentato alla sicurezza dei pubblici trasporti aerei (art. 432 c.p.) e alle correlate manifestazioni colpose (art. 449 c.p.). Rigore espresso sia nell'anticipazione della soglia di punibilità (si tratta, infatti, di reati di pericolo), che nella determinazione di considerevoli limiti edittali.

Premessa l'esegesi già svolta sull'art. 428 c.p., il legislatore, nel solo caso di disastro aviatorio – diversamente da quanto previsto per il disastro ferroviario contemplato nell'art. 430 c.p. (in cui si è limitato a disporre che «chiunque cagiona un disastro ferroviario è punito con la reclusione da cinque a quindici anni») – ha specificato ulteriormente la condotta (che deve, infatti, cagionare «la caduta» di un aeromobile) identificando, in apparenza, il disastro aereo con la mera discesa a terra o in acqua del velivolo, prescindendo dalle conseguenze della caduta *hic et nunc* verificatasi.

Mentre la giurisprudenza ha tendenzialmente suffragato tale impostazione, la dottrina ritiene che il concetto di «disastro» non possa contemplare unicamente il generico precipitare di un aereo, ma debba richiedere anche un contemporaneo, effettivo, scuotimento nell'animo umano del sentimento di sicurezza<sup>124</sup>.

---

1991 n. 394. Il medesimo articolo 1 precisa che, in relazione a tale tipologia di traffici, la competente autorità marittima potrà stabilire limiti differenti al fine di garantire la sicurezza anche ambientale della navigazione e per consentire l'entrata e l'uscita dai porti. Il fine è evidentemente quello di dissuadere incauti avvicinamenti alla terraferma non correttamente pianificati (per ulteriori indicazioni circa le modalità di navigazione sottocosta conformemente alla Conv. SOLAS v. U. LA TORRE, *Equipaggio, comando e determinazione della rotta nella navigazione marittima*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2013, p. 124 ss.). In merito al miglioramento degli *standard* di sicurezza sul piano tecnico v. L. SALAMONE, *Caso «Concordia»: il ruolo dell'autorità marittima e profili giuridici connessi all'impiego dei sistemi di controllo del traffico marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2013, p. 272 ss.

<sup>124</sup> M. DEIANA, *La definizione di disastro aviatorio nell'ordinamento penale*, in *Dir. trasporti*, 1, 2006, p. 52 ss.; A. GARGANI, *Art. 428 c.p.*, cit., p. 332. Una significa-

Ci si è, poi, diffusamente interrogati sul concetto stesso di «caduta», che si concretizzerebbe quando l'aeromobile precipiti in modo da non poter più essere dominato da alcun efficace comando; si avrebbe, quindi, caduta di un aeromobile nel caso in cui l'apparecchio, già alzatosi in volo, precipiti a terra o in acqua perché non più governabile<sup>125</sup>. Tale interpretazione assume rilievo laddove esclude la tipicità del fatto in caso di un atterraggio o ammaraggio di fortuna che sia controllabile, anche parzialmente, dal pilota, ma in realtà, non sembra sussistano i presupposti per ritenere che, dal punto di vista oggettivo, il concetto di caduta non possa ricomprendere anche i casi in cui il pilota sia ancora in grado di governare, almeno in parte, la traiettoria e l'assetto di volo<sup>126</sup>. Per contro, gli eventi verificatisi in fase di atterraggio o decollo,

---

tiva divergenza di impostazioni in merito all'accertamento del pericolo si è registrata nella decisione del processo "Salvemini": in specie, un velivolo militare monoposto, abbandonato dal pilota per un'avaria, si era abbattuto su un edificio scolastico durante l'orario di lezione, cagionando la morte e il ferimento di diversi scolari. Secondo i giudici di primo grado il concetto di caduta di un aeromobile presuppone un evento, che assumendo i caratteri del disastro, faccia sorgere il pericolo concreto per la vita e l'incolumità fisica di un numero indeterminato di persone, e dunque abbia l'attitudine a porre in pericolo la pubblica incolumità (Trib. Bologna, 28 febbraio 1995, n. 129, *inedita*, che ha accertato la responsabilità penale del pilota del velivolo – e degli assistenti di volo militari – per i reati di disastro aviatorio e omicidio colposo plurimo); diversamente, per i giudici d'Appello e della Corte di Cassazione, il disastro aviatorio verrebbe sempre integrato con la caduta al suolo di un aeromobile e la fattispecie andrebbe, quindi, classificata tra i reati di pericolo presunto (App. Bologna, 22 febbraio 1997 n. 96 e Cass. pen., IV, 19 giugno 1998, n. 7266, in *Cass. pen.*, 1999, p. 3442; pronunce di assoluzione per difetto dell'elemento soggettivo ed esclusione del nesso causale). Sul punto, in dottrina v., altresì, A. ANTONINI, *Disastro aviatorio e pericolo presunto o concreto*, in *Dir. trasporti*, 3, 2013, p. 920 ss.

<sup>125</sup> F. ANTOLISEI, *Manuale di diritto penale. Pt. spec.*, II, cit., p. 23; V. VERNA, *La responsabilità nei sinistri aerei*, in *Riv. pen.*, 1933, p. 1153.

<sup>126</sup> A. GARGANI, *Art. 428 c.p.*, cit., p. 330. In giurisprudenza v. Cass. pen., IV, 19 marzo 2013, n. 26239, in *CED Cass. pen.*, 2013, che ha condannato per il reato di disastro aviatorio, omicidio colposo plurimo e lesioni colpose gravissime, tra gli altri, i due piloti di un velivolo da turismo partito da Bari e diretto a Djerba che, per l'improvviso spegnimento in volo dei motori, era ammarato nel golfo di Palermo spezzandosi in tre parti e provocando la morte di sedici persone, tra passeggeri e membri dell'equipaggio. L'istruttoria ha accertato che i motori del velivolo si spensero perché erano a secco, ma nessuno se ne accorse in quanto sul velivolo erano stati montati indicatori di carburante

ovvero per collisione con ostacoli fissi o mobili durante il volo, nonché gli eventi disastrosi che coinvolgono un aereo a terra (esplosione, incendio etc.) sono sicuramente estranei al campo di applicazione dell'art. 428 c.p. e possono essere sussunti in altre fattispecie di pericolo comune mediante violenza<sup>127</sup>.

Il reato è a forma libera e il disvalore si esaurisce, ancora una volta, nella verifica in concreto dell'evento tipico di pericolo.

Analogamente a quanto già osservato in tema di disastro nautico, non rileva qualsiasi precipitare a terra di un aeromobile governato dalla sola forza di gravità, ma occorre contestualizzare l'evento alla luce degli elementi concretamente determinatisi, quali le dimensioni del mezzo, il numero dei passeggeri trasportati, il luogo effettivo di caduta, l'espansività e la potenza del danno materiale, per comprendere se il fatto era in grado di esporre a pericolo l'integrità fisica di un numero indeterminato di persone<sup>128</sup>.

difettosi; dall'inchiesta è emerso, altresì, che il pilota proseguì il volo dopo essersi accorto che i motori si erano fermati, nonostante avesse il tempo di atterrare a Palermo.

T. Lecco, 9 luglio 1990, *inedita*, ritiene sufficiente, per configurare il disastro aviatorio, la sola perdita da parte del mezzo del sostentamento in aria, in modo tale da non poter l'aeromobile essere più dominato in modo efficace dai comandi. In dottrina si rinvia a C. ERRA, *Disastro ferroviario, marittimo, aviatorio*, in *Enc. dir.*, XIII, Milano, 1964, p. 3; M. CARRETTA, *Il reato di disastro aviatorio con particolare riferimento alla nozione di caduta d'aeromobile* (nota ad App. Venezia 16 gennaio 2003) in *Dir. trasporti*, 2004, p. 200; ID., *Ancora in tema di caduta di aeromobile e di qualificazione della fattispecie di cui all'art. 449 secondo comma c.p. (nota a Cass. pen., IV, 21 giugno 2004, n. 27851)*, in *Dir. trasporti*, 2005, p. 250; G. SABATINI, *Incolumità pubblica*, in *Noviss. dig. it.*, VIII, 1968, p. 552.

<sup>127</sup> M. CARRETTA, *Il reato di disastro aviatorio con particolare riferimento alla nozione di caduta d'aeromobile*, cit., p. 202.

<sup>128</sup> Cfr. Cass. pen., IV., 19 giugno 2012, n. 36639, in *Cass. pen.*, 12, 2013, p. 4452; Cass. pen., IV, 12 ottobre 2016, n. 49620, in *Dir. giust.*, 89, 2016, p. 11 ss. Per i giudici della quarta sezione assumono rilievo ai fini della configurabilità di questo reato, non solo il numero di persone potenzialmente coinvolte nella sfera di verifica dell'evento, ma anche, in modo potenzialmente decisivo, il numero dei passeggeri presenti a bordo del velivolo. Conforme Cass. pen., IV, 5 febbraio 2015, n. 5397, in *Dir. trasporti*, 3, 2016, p. 825 ss. con nota di A. ANTONINI, *Disastro aereo come reato di pericolo astratto*.

Il primo comma identifica un reato comune, in quanto la caduta dell'aeromobile può essere provocata da «chiunque»<sup>129</sup>, mentre il terzo comma coinvolge unicamente il proprietario del velivolo<sup>130</sup>.

Sotto il profilo soggettivo si è già detto che la fattispecie è prevista sia a titolo di dolo che di colpa e in ordine a quest'ultima imputazione si richiede la realizzazione di un comportamento contrario alle comuni regole di perizia, prudenza e diligenza, cui debbono conformarsi le azioni umane, o la violazione di specifiche prescrizioni di leggi, regolamenti, ordini e discipline aventi contenuto cautelare<sup>131</sup>.

---

<sup>129</sup> Anche in questo caso si potranno applicare le circostanze aggravanti di cui all'art. 1122 cod. nav. in ragione della particolare qualifica professionale del soggetto agente. Oltre al pilota e all'addetto ai servizi di navigazione, si rinvengono imputazioni per il reato di disastro aereo poste in capo anche ad altri soggetti [Cass. pen., 27 marzo 1993, in *Cass. pen.*, 1995, I, p. 2898, con nota di Blaiotta, decise il caso di un aeromobile a turboelica ATR-42 di proprietà italiana, in servizio per conto di Alitalia sulla rotta Milano-Colonia, che il 15 ottobre 1987 precipitò dopo alcuni minuti dal decollo, a causa del ghiaccio formatosi sulle ali, provocando la morte dei trentaquattro passeggeri e dei tre membri dell'equipaggio presenti a bordo. La Procura di Como indagò, per il reato di disastro aviatorio, i soggetti individuati quali responsabili tecnici del velivolo, dalla fase di progettazione a quella di immissione sulla rotta (il progettista capo, il funzionario competente per la certificazione italiana, i tecnici dell'aviazione civile, i funzionari Alitalia e quelli dell'esercente Ati s.p.a.). Nonostante le Corti territoriali di merito avessero rilevato profili di colpa in capo ad alcuni degli imputati, la Suprema Corte di Cassazione ha, infine, deciso per l'assoluzione]. Condanna, invece, per il reato in esame, i dirigenti della società di gestione di uno scalo e gli addetti al traffico aereo Cass. pen., IV, 14 febbraio 2003, n. 1353, in *Dir. maritt.*, 2004, p. 151, con nota di Rosafio.

<sup>130</sup> L'aereo deve essere di proprietà dell'agente nel senso civilistico del termine e tale rapporto fra soggetto e cosa sussiste anche quando il bene è in comunione a più persone, mentre non è sufficiente il possesso o la titolarità di un diritto reale di godimento.

<sup>131</sup> Interessante quanto deciso da Cass. pen., IV, 4 aprile 1984, in *Giust. pen.*, 1985, II, p. 401, secondo cui «in tema di disastro aviatorio colposo, la interruzione del servizio del faro di un aerodromo non può configurarsi come violazione di legge, poiché l'installazione del faro medesimo non costituisce un obbligo giuridico, ma è rimessa alla discrezionalità del direttore dell'aeroporto. Le norme contenute negli allegati e annessi tecnici dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) non sono state infatti recepite nel nostro ordinamento giuridico. L'omissione eventuale del servizio predetto può essere pertanto valutata soltanto sotto il profilo della colpa generica, purché sia ravvisabile il nesso di causalità con l'evento integrante il reato».



Da notare che nel caso di disastro aviatorio colposo, se il mezzo era adibito al trasporto di persone, scatta l'operatività della norma prevista dall'art. 449 c. 2 c.p., con tutte le perplessità circa il suo inquadramento dogmatico, comuni anche all'ipotesi del naufragio<sup>132</sup>.

Quanto al rapporto con altre fattispecie, è evidente che se dal disastro aereo deriva la morte di più persone (come spesso accade) vi sarà un'ipote-

Perché sia configurabile la fattispecie è, inoltre, necessario che l'evento lesivo, dal quale dipende l'esistenza del reato, sia "prevedibile" e cioè tale da poter essere previsto da una qualsiasi persona, avveduta e coscienziosa, nella situazione data (Cass. pen., III, 11 luglio 1988, in *Riv. pen.*, 1989, p. 939). Nel giudizio di prevedibilità richiesto per la configurazione della colpa va considerata anche la sola possibilità per il soggetto di rappresentarsi una categoria di danni, sia pure indistinta, potenzialmente derivante dalla sua condotta, tale che avrebbe dovuto convincerlo ad adottare più sicure regole di prevenzione: in altri termini, ai fini del giudizio di prevedibilità, deve aversi riguardo alla potenziale idoneità della condotta a dar vita a una situazione di danno e non anche alla specifica rappresentazione *ex ante* dell'evento dannoso, quale si è concretamente verificato in tutta la sua gravità ed estensione (Cass. pen., IV, 19 giugno 2008, n. 40785, in *CED Cass. pen.*, 2008).

<sup>132</sup> In giurisprudenza v. Cass. pen., IV., 19 giugno 2012, n. 36639, cit. La sentenza configura il comma 2 dell'art. 449 quale figura di reato autonoma e non come semplice circostanza aggravante della fattispecie base delineata nel primo comma. In particolare ci si sofferma sulla locuzione «aeromobili adibiti al trasporto di persone», rilevando che il termine «adibire» indica la precisa correlazione fra una persona, o una cosa, e una specifica funzione. Su tale premessa la Corte fonda l'applicabilità della citata disposizione normativa alla caduta di un velivolo preposto al servizio 118 di elisoccorso, sebbene avvenuta nel corso di un volo di posizionamento. La lettura dell'art. 449 comma 2, c.p. così come prospettata trova puntuale riscontro nel prevalente orientamento della Cassazione, secondo cui tale norma costituisce un titolo autonomo di reato e non una circostanza aggravante (cfr. Cass. pen., IV, 4 marzo 2004, n. 27851, in *Cass. pen.*, 2005, p. 3851; Cass. pen., IV, 18 gennaio 2012, n. 15444, in *C.E.D. Cass.*, n. 253501). In dottrina risulta minoritario il filone che configura la fattispecie come autonoma (S. BENINI, *Art. 449*, in G. LATTANZI, E. LUPO (a cura di), *Codice penale. Rassegna di dottrina e giurisprudenza*, vol. IV, Milano, 2005, p. 674), mentre è opinione prevalente l'inquadramento della fattispecie come aggravante (B. BATTAGLINI, B. BRUNO, *Incolunità pubblica (delitti contro la)*, in *Noviss. dig. it.*, vol. VIII, Torino, 1968, p. 571; C. ERRA, *Disastro ferroviario, marittimo, aviatorio*, cit., p. 1 ss.). Per una più ampia disamina si rinvia ad A. ANTONINI, *I delitti di disastro aviatorio e di disastro innominato negli incidenti aerei; l'aggravante della destinazione dell'aeromobile al trasporto di persone*, in *Dir. trasporti*, 1, 2013, p. 125 ss.; G. ROSATO, *Il reato di disastro aviatorio: dubbi e certezze*, in *Riv. dir. nav.*, 2, 2013, p. 977.

si di concorso con il reato di omicidio colposo plurimo (art. 589 c.p.), se l'evento morte è previsto ma non voluto dall'agente; se, invece, il verificarsi della morte è stata accettata dall'agente come conseguenza, certa o perlomeno eventuale, del disastro aereo, l'art. 428 concorrerà con l'art. 575 c.p. Se, anzi, l'agente aveva proprio «il fine di uccidere» più persone sussisterà il reato di strage (art. 422 c.p.). Ricorrerà il medesimo delitto anche nel caso in cui, pur non essendosi verificata la morte di alcuno, l'agente abbia provocato un disastro aereo quale mezzo per conseguire il «fine di uccidere», facendo così sorgere il pericolo per l'incolumità pubblica. Se dal disastro derivano lesioni di una o più persone si ha concorso tra l'art. 428 c.p. e l'art. 582 (se le lesioni sono state volute) o, più frequentemente con l'art. 586 c.p. se le lesioni, non volute, erano concretamente prevedibili ed evitabili.

Le medesime considerazioni valgono, naturalmente, anche per l'ipotesi di disastro nautico.

Su un piano distinto si colloca la previsione contenuta nell'art. 429 c.p., che sanziona il danneggiamento di nave, edificio natante o aeromobile, ovvero apparecchio prescritto per la sicurezza della navigazione (radar, bussole, impianti radio telegrafici, scialuppe, estintori, lanterne etc.), seguito da disastro aviatorio, naufragio o sommersione<sup>133</sup>. La disposizione in esame, incentrata su una condotta attiva (*deteriorare o rendere in tutto o in parte inservibile* il bene al solo scopo di danneggiarlo) si articola in due fattispecie autonome e alternative che delineano una progressione nella scala d'intensità del pericolo comune (probabilità di verifica del disastro nautico o aviatorio *ex c. 1* e verificarsi di tale evento disastroso *ex c. 2*)<sup>134</sup>. Sotto il profilo soggettivo en-

<sup>133</sup> È palese l'incompletezza della rubrica *legis* che richiama il solo naufragio.

Art. 429 c.p. (Danneggiamento seguito da naufragio)

«Chiunque, al solo scopo di danneggiare una nave, un edificio natante o un aeromobile, ovvero un apparecchio prescritto per la sicurezza della navigazione, lo deteriora, ovvero lo rende in tutto o in parte inservibile, è punito, se dal fatto deriva pericolo di naufragio, di sommersione o di disastro aviatorio, con la reclusione da uno a cinque anni.

Se dal fatto deriva il naufragio, la sommersione o il disastro, la pena è della reclusione da tre a dieci anni».

<sup>134</sup> A. GARGANI, *Art. 429 c.p.*, in C.F. GROSSO, T. PADOVANI, A. PAGLIARO, *Trattato di diritto penale, Pt. spec.*, vol. IX, *I reati contro l'incolumità pubblica*, Tomo I,

trambe le figure richiedono il dolo generico, che consiste nella consapevolezza e volontà di realizzare i fatti di danneggiamento in danno dei beni menzionati; mentre l'espressione «al solo scopo di danneggiare» non esprime una forma di dolo specifico, ma il motivo esclusivo che ha spinto l'agente all'azione<sup>135</sup>.

*2.5. L'attentato alla sicurezza dei trasporti. Una residuale "norma di chiusura" idonea a esprimere una tutela penale rafforzata*

Un'altra fattispecie significativa è quella contenuta nell'art. 432 c.p. («Attentati alla sicurezza dei trasporti»), secondo cui

Chiunque, fuori dei casi preveduti dagli articoli precedenti, pone in pericolo la sicurezza dei pubblici trasporti per terra, per acqua o per aria, è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

Si applica la reclusione da tre mesi a due anni a chi lancia corpi contundenti o proiettili contro veicoli in movimento, destinati a pubblici trasporti per terra, per acqua o per aria.

Se dal fatto deriva un disastro, la pena è della reclusione da tre a dieci anni.

Il legislatore del 1930 accorpa, usando una più semplice ed esatta formulazione, due delitti già preveduti dagli artt. 313 c. 2 e 317 del codice Zanardelli (rispettivamente «Lancio di corpi contundenti o proietti-

*Reati di comune pericolo mediante violenza*, Milano, 2008, p. 359. Circa la fisionomia del «disastro» (*pericolo di disastro ex c. 1 e verificarsi del disastro ex c. 2*), l'Autore propende per l'interpretazione che lo annovera, in entrambi i casi, quale condizione obiettiva di punibilità [*contra* S. CORBETTA, *Delitti contro l'incolumità pubblica*, cit., p. 420, che inquadra tale evento quale elemento costitutivo di entrambe le fattispecie; secondo altri, ancora, il verificarsi del disastro sarebbe, invece, una circostanza aggravante (cfr. C. ERRA, *Disastro ferroviario, marittimo, aviatorio*, cit., p. 6. Tale interpretazione non pare persuasiva mancando i presupposti formali per la configurabilità del disastro *ex c. 2* quale circostanza: il naufragio, la sommersione, il disastro aereo, infatti, non sono previsti tra gli elementi costitutivi della fattispecie del comma 1, che, anzi, è applicabile se il disastro non si è verificato)].

<sup>135</sup> Semmai, secondo S. ARDIZZONE, *Naufragio, disastro aviatorio, disastro ferroviario*, cit., p. 227, lo scopo raffigurato nelle fattispecie considerate serve a qualificare la volontà colpevole nella forma del dolo intenzionale, escludendo ogni altra forma di dolo meno grave (diretto o eventuale).

li contro convogli in corsa» e «Danneggiamento di vie od opere destinate alle pubbliche comunicazioni per terra o per acqua»).

Anche questo reato è contenuto nel titolo VI del vigente codice penale tra i delitti contro l'incolumità pubblica, dove è possibile identificare diversi modelli di tutela preventiva. Nello specifico ambito dei trasporti pubblici, si è ravvisata la necessità di approntare una difesa rafforzata, introducendo, accanto alle fattispecie di evento di pericolo tipizzate nell'art. 428 c.p., una residuale "norma di chiusura", che, anticipando la soglia di punibilità attraverso la creazione di un bene giuridico strumentale (la sicurezza dei trasporti), ingloba ipotesi di pericolo remoto per il bene di categoria, sì da colmare eventuali lacune di tutela<sup>136</sup>.

L'art. 432 c.p. ha, dunque, funzione integrativa rispetto a tutte le norme contenute negli articoli precedenti e fa retrocedere la soglia di incriminazione al compimento di qualsiasi comportamento che costituisca un *attentato* alla sicurezza dei pubblici trasporti per terra, per acqua o per aria (non a caso la rubrica qualifica espressamente l'art. 432 c.p. come fattispecie di attentato)<sup>137</sup>.

Ai nostri fini è interessante notare come la clausola di sussidiarietà «fuori dei casi preveduti dagli articoli precedenti» consente di riconoscere l'operatività della fattispecie in parola ogni qual volta non venga integrata l'ipotesi di disastro aviatorio o nautico *ex art. 428 c.p.* Sul punto, va ricordato che, in un noto procedimento penale (originato dal c.d. "disastro di Linate"), nonostante la dinamica dei fatti facesse chiaramente propendere per il riconoscimento della fattispecie di attentato

---

<sup>136</sup> S. CORBETTA, *I delitti contro l'incolumità pubblica. I. I delitti di comune pericolo mediante violenza*, cit., p. 384; M. PARODI GIUSINO, *I reati di pericolo tra dogmatica e politica criminale*, cit., p. 271. L'art. 432 c.p. costituirebbe, quindi, un esempio di prevenzione di "secondo grado", modello di tutela che si avvale di «fattispecie di pericolo indiretto» (A. GARGANI, *Art. 432 c.p.*, in C.F. GROSSO, T. PADOVANI, A. PAGLIARO, *Trattato di diritto penale, Pt. spec.*, vol. IX, *I reati contro l'incolumità pubblica*, Tomo I, *Reati di comune pericolo mediante violenza*, Milano, 2008, p. 387).

<sup>137</sup> Parzialmente critico G. ZUCCALÀ, *Profili del delitto di attentato*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1977, p. 1226 ss., il quale identifica nella norma in oggetto una forma di attentato improprio. Per una più ampia analisi sugli elementi costitutivi della fattispecie di attentato, si rinvia a E. GALLO, *Attentato*, in *Dig. disc. pen.*, I, 1987, p. 341.

*ex art. 432 c.p.* (trattandosi di collisione tra velivoli verificatisi a terra) si è optato per l'imputazione di disastro aviatorio.

Il “disastro di Linate” è il più grave incidente aereo per collisione al suolo mai avvenuto in Italia, in cui un aereo di linea della compagnia scandinava SAS, in fase di decollo, si schiantò lungo la pista principale dello scalo milanese, avvolta in quel momento da fitta nebbia, contro un piccolo aereo privato da turismo (velivolo Cessna) per poi dirigersi contro un magazzino adibito allo smistamento bagagli e incendiarsi.

Nell'incidente perirono complessivamente centodiciotto persone, vale a dire tutti i componenti degli equipaggi e tutti i passeggeri trasportati sui due aeromobili, nonché quattro dipendenti della S.e.a. s.p.a. impegnati nel loro lavoro all'interno del capannone. All'esito delle indagini furono ascritti i reati di disastro aviatorio colposo e omicidio colposo plurimo (artt. 428-449 c.p., c. 2 e art. 589 c.p., c. 3), essendosi ravvisati diversi livelli di responsabilità omissiva colposa in capo a soggetti che operavano al vertice o avevano ruoli direttivi all'interno dell'ENAV, a coloro che occupavano ruoli specifici all'interno dell'ENAC (per i quali si poteva configurare una competenza in merito alla gestione del traffico aereo in quell'aeroporto), a soggetti con diverse mansioni all'interno della S.e.a. s.p.a., società di gestione dei servizi aeroportuali, e, infine, al controllore di volo che aveva da ultimo tenuto i contatti radio con l'aereo Cessna.

La vicenda si concluse con la sentenza della Corte di Cassazione n. 22614/2008 che, confermando la pronuncia dalla Corte d'Appello di Milano del 7 luglio 2006, accertava oggettive e gravi carenze nelle infrastrutture e nelle procedure utilizzate, condannando in via definitiva l'ex amministratore delegato dell'ENAV, il controllore di volo responsabile del disorientamento del Cessna, l'ex direttore generale dell'ENAV e i manager della S.E.A.<sup>138</sup>.

Riprendendo l'esegesi dell'art. 432 c.p., per «trasporto pubblico» si intende il servizio organizzato ed esercitato nel pubblico interesse, cioè

---

<sup>138</sup> Cass. pen., IV, 20 febbraio 2008, n. 22614, in *Cass. pen.*, 2, 2009, p. 537. Interessanti spunti circa le difficoltà di accertamento dell'idoneità impeditiva della condotta doverosa in casi di interazione tra sfere di attribuzione di soggetti garanti diversi, tutti preposti alla gestione di sistemi di sicurezza a struttura complessa, vengono evidenziati da A. GARGANI, *Art. 432 c.p.*, cit., p. 340 ss.

rivolto alla generalità dei cittadini, indipendentemente dal fatto che sia gestito direttamente dalla pubblica amministrazione o da privati in concessione o previo rilascio di una autorizzazione<sup>139</sup>.

I fatti previsti dall'art. 432 c.p. possono essere commessi da «chiunque» e le condotte contemplate nei commi primo e terzo, a forma libera, sono realizzabili anche mediante omissione. Peraltro, l'indeterminatezza della fattispecie, incentrata esclusivamente sulla produzione di una situazione di pericolo per la sicurezza dei trasporti pubblici, rende complessa l'identificazione del penalmente rilevante e demanda interamente tale compito alla prassi giurisprudenziale. Quest'ultima ha, per esempio, stabilito – in più occasioni – che la condotta tipizzata nel primo comma si lega causalmente a un evento di pericolo, la cui valutazione deve essere riferita alle circostanze del caso concreto e non effettuata in astratto in relazione a situazioni predeterminate<sup>140</sup>.

La progressione offensiva culmina, al terzo comma, con la produzione di un *disastro*; locuzione generica che comprende qualsiasi accadimento di notevole entità, pericoloso per un numero indeterminato di persone, non sussumibile nelle fattispecie di disastro nominato previste agli articoli precedenti<sup>141</sup>. Secondo la tesi maggioritaria l'evento di di-

---

<sup>139</sup> Cass. pen., I, 3 maggio 2006, n. 21833, in *CED Cass. pen.*, 2006. In dottrina, per una dettagliata esposizione del concetto di “trasporto pubblico”, si rinvia a V. MANZINI, *Trattato di diritto penale italiano*, cit., p. 323. Si veda, inoltre, G. MORGANTE, *In tema di attentato alla sicurezza dei trasporti: limiti della disciplina attuale e prospettive di riforma*, in *Riv. dir. proc. pen.*, 1998, p. 568 ss., la quale evidenzia l'irragionevole limitazione dell'operatività della norma ai soli trasporti pubblici, in considerazione dell'esponentiale aumento del trasporto privato. A evidenziare ulteriormente la lacuna di tutela è stato il fenomeno criminoso del lancio di sassi dal cavalcavia (Cass. pen., I, 3 luglio 1996, n. 7770, in *Cass. pen.*, 1997, p. 991).

<sup>140</sup> Cass. pen., I, 7 giugno 2000, n. 10023, in *Riv. pen.*, 2002, p. 247; Cass. pen., I, 22 ottobre 1984, in *Cass. pen.*, 1986, p. 237.

<sup>141</sup> In considerazione della potenziale fruizione del servizio pubblico da parte di un numero indeterminato di persone, la sicurezza dei trasporti coincide con il concetto di incolumità pubblica, avendo in comune con esso l'elemento della indeterminatezza delle vittime (S. ARDIZZONE, *Naufragio, disastro aviatorio, disastro ferroviario*, cit., p. 222 ss.).

sastro in parola costituisce una circostanza aggravante speciale rispetto alle due precedenti fattispecie di pericolo contemplate nella norma<sup>142</sup>.

Parte della dottrina ha, tuttavia, evidenziato come fra l'ultimo comma e i primi due dell'art. 432 c.p. manchi il rapporto di genere a specie, che normalmente caratterizza la relazione fra fattispecie base e reato circostanziato, mentre è possibile rinvenire un rapporto di reciproca esclusione, essendovi una progressione di gravità crescente tra pericolo e danno, simile a quella intercorrente fra tentativo e delitto consumato. La fattispecie di cui al terzo comma descriverebbe, quindi, una figura autonoma di reato, in cui il disastro deve essere rappresentato e voluto dal soggetto agente<sup>143</sup>.

Sotto il profilo soggettivo, infine, tutte le ipotesi contemplate nell'art. 432 c.p. richiedono il dolo generico, unitamente alla consapevolezza di creare un pericolo per la sicurezza dei trasporti<sup>144</sup>, mentre, in virtù del richiamo contenuto nell'art. 449 c. 1 c.p. («Chiunque cagiona [...] un altro disastro preveduto dal capo primo di questo titolo»), è ammissibile la realizzazione colposa unicamente per la fattispecie di cui al terzo comma dell'art. 432 c.p.

L'analisi complessivamente svolta sul peculiare ambito di applicazione della legge penale nel contesto della navigazione e la sintesi operata in merito alla collocazione delle varie fattispecie delittuose afferenti la navigazione all'interno del Codice del 1942 e del codice Rocco, oltre all'approfondimento concernente gli elementi costitutivi delle più

---

<sup>142</sup> S. BENINI, *Art. 432 c.p.*, in G. LATTANZI, E. LUPO (a cura di), *Codice penale. Rassegna di giurisprudenza e di dottrina*, III, *I delitti contro l'ordine pubblico e i delitti contro l'incolumità pubblica*, Milano, 2000, p. 303; C. ERRA, *Disastro ferroviario, marittimo, aviatorio*, cit., p. 8; V. MANZINI, *Trattato di diritto penale italiano*, cit., p. 327. Secondo un diverso orientamento, oggi non più sostenibile, il terzo comma dell'art. 432 c.p. costituirebbe un delitto aggravato dall'evento, in cui il disastro è imputato a titolo di responsabilità oggettiva (S. ARDIZZONE, *Naufragio, disastro aviatorio, disastro ferroviario*, cit., p. 224; A. LAI, *Incolumità pubblica*, in *Enc. giur. Treccani*, XVI, 1989, p. 12).

<sup>143</sup> S. CORBETTA, *Caduta di un elicottero: quando integra il disastro aviatorio (nota a Cass. pen., IV, 19 giugno 2012, n. 36639)*, in *Dir. pen. proc.*, 11, 2012, p. 1331.

<sup>144</sup> Circa l'ammissibilità del dolo eventuale, specie in ordine al lancio di corpi contundenti, v. S. CORBETTA, *I delitti contro l'incolumità pubblica. I. I delitti di comune pericolo mediante violenza*, cit., p. 550; A. GARGANI, *Art. 432 c.p.*, cit., p. 401 ss.

gravi ipotesi di reato, anche alla luce dell'applicazione giurisprudenziale, hanno permesso di delineare (senza alcuna pretesa di esaustività) profili maggiormente "pratici" inerenti il sistema penale della navigazione quale complesso disciplinare a sé stante che, tuttavia, come più volte ricordato, non si esaurisce nelle norme finora richiamate.

Esso viene, infatti, completato anche da un novero significativo di contravvenzioni (che, sostanziandosi in norme penali in bianco, rivelano una stretta dipendenza con il comparto extrapenale) e illeciti amministrativi (questi ultimi frutto della significativa opera di depenalizzazione già accennata) che è necessario quantomeno menzionare per completezza. Vi sono, poi, ulteriori provvedimenti legislativi riguardanti l'esercizio sportivo e ricreativo della navigazione e fonti regolamentari in materia di sicurezza che assumono particolare rilievo in quanto devono necessariamente coordinarsi con tale "sistema", offrendo ulteriori spunti di riflessione all'indagine in corso.

### SEZIONE TERZA CONTRAVVENZIONI E ILLECITI AMMINISTRATIVI

#### *1. Contravvenzioni marittime e aeronautiche: generalità*

Le contravvenzioni in esame concretano fattispecie, caratterizzate da un'esigua valenza offensiva, che sanzionano comportamenti contrari a prescrizioni amministrative emesse in materia di navigazione, oppure violazioni ad alcune norme di carattere privato, alla cui osservanza si riconnette un particolare interesse pubblico. Si tratta, dunque, in molti casi, di previsioni sanzionatorie avverso comportamenti desunti da indicazioni normative extrapenali<sup>145</sup>.

---

<sup>145</sup> F. MORANDI, *Contravvenzioni marittime ed aeronautiche*, cit., p. 256 ss. L'Autore lamenta l'assenza di una tutela effettiva, centrata sulla selezione e descrizione di condotte penalmente rilevanti e auspica una riscrittura delle disposizioni contravvenzionali e una più generale revisione del complessivo assetto sanzionatorio penale, che tenga conto, nell'ottica di una maggiore organicità, dei complessi rapporti tra i reati della navigazione e il diritto penale comune.



Nella sua evoluzione storica l'originario, compatto, regime ha risentito di una serie di interventi di riforma volti alla depenalizzazione (sia ad ampio spettro che di singole ipotesi criminose) e a una sostanziale revisione legislativa, in ottica abrogatrice, di alcune disposizioni del Codice, che hanno comportato una progressiva alterazione dell'uniformità dell'impianto punitivo di settore<sup>146</sup>.

Ciò si comprende perfettamente passando in rassegna i sette Capi che compongono il Titolo III, di cui ci si occuperà limitatamente alle disposizioni che hanno conservato un carattere criminoso e la cui sistemazione rispecchia, ancora una volta, il principio dell'oggettività giuridica.

Le norme ricomprese nel Capo I (artt. 1161-1164 cod. nav.) reprimono l'inosservanza delle disposizioni sui beni pubblici destinati alla navigazione, per tutelare l'interesse all'inviolabilità del demanio avente particolare importanza in ordine ai traffici marittimi, aerei e per acque interne<sup>147</sup>. Invero, l'unica disposizione che non è stata depenalizzata, per effetto della l. n. 706/1975, della l. n. 689/1981 o del d.lgs. n. 507/1999, è l'art. 1161 cod. nav. che sanziona l'occupazione abusiva di spazio demaniale, delle sue adiacenze, e l'inosservanza delle limitazioni alla proprietà privata che ne sia frontista<sup>148</sup>. La presenza di una clausola di

---

<sup>146</sup> F. MORANDI, *Contravvenzioni marittime ed aeronautiche*, cit., p. 254. Per un'indagine di dettaglio su principi e criteri direttivi della depenalizzazione in materia cfr. C. ANGELONE, V. PIERFELICE, *Il codice della navigazione e le sanzioni amministrative. Incidenza della depenalizzazione sul codice della navigazione*, in A. CAGNAZZO, S. TOSCHEI, C. POZZI, *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, cit., p. 9 ss.

<sup>147</sup> C. DE VINCENTIIS, *Contravvenzioni marittime ed aeronautiche*, cit., p. 137.

<sup>148</sup> Il fatto materiale risulta qualificato da un elemento di anti giuridicità speciale, costituito dall'arbitrarietà dell'occupazione e, in più occasioni, la Suprema Corte ha definito 'arbitraria' l'occupazione del demanio marittimo, quando non sia legittimata da titolo concessorio, valido ed efficace, in precedenza rilasciato. L'atto formale di concessione non può essere surrogato da autorizzazioni verbali, eventualmente provenienti da organi della pubblica amministrazione, poiché la volontà di questa si manifesta validamente, in questa materia, con provvedimenti formali, soltanto in forza dei quali si instaura il rapporto di concessione. Tali principi trovano applicazione anche nel caso di cosiddetta proroga o di rinnovo della concessione, sicché il protrarsi dell'occupazione di spazio marittimo, da parte del privato, in attesa dell'emanazione del (nuovo) provvedimento di concessione, è da considerarsi 'arbitraria', secondo la previsione del-

riserva evidenza, tuttavia, la natura sussidiaria della norma in oggetto rispetto alle ipotesi in cui il fatto costituisca un più grave reato.

Un altro insieme di fattispecie, allo stato, però, tutte depenalizzate, è contenuto nel Capo II (artt. 1165-1175), in cui si sanziona l'inosservanza delle disposizioni sull'ordinamento e sulla polizia dei porti e degli aerodromi, onde garantire che nei luoghi predetti le attività si svolgano regolarmente<sup>149</sup>.

Il Capo III (artt. 1176-1181) contempla le infrazioni alle regole sull'assunzione della gente di mare, degli addetti alla navigazione interna e del personale di volo per garantirne il legittimo ingaggio. Si tratta, tuttavia, di un comparto di norme per la maggior parte abrogato, salvo due singole disposizioni che sanzionano l'irregolare assunzione di personale e che sono state, comunque, depenalizzate<sup>150</sup>.

L'osservanza delle norme sulla costruzione e sulla proprietà della nave e dell'aeromobile, nonché sulla nazionalità del mezzo e sull'iscrizione dello stesso nei pubblici registri è garantita dagli articoli del Capo IV (artt. 1182-1185), anch'esso attualmente convertito in un insieme di illeciti amministrativi.

---

l'art. 1161 c. nav. (cfr., tra le tante, Cass. pen., III, 13 giugno 2017, n. 227, in *Dir. e giust.*, 7, 2018, p. 9; Cass. pen., III, 23 giugno 2011, n. 29910, in *Cass. pen.*, 6, 2012, p. 2266; Cass. pen., III, 24 gennaio 1997, n. 2545, in *C.E.D. Cass.*, n. 207369). In senso contrario, Cass. pen., III, 31 marzo 2011, n. 18822, in *C.E.D. Cass.*, n. 250010, secondo cui, ai fini dell'integrazione dell'elemento soggettivo del reato di occupazione abusiva di spazio demaniale si richiede, in ragione dell'arbitrarietà che deve connotare la condotta, la precisa consapevolezza di agire o proseguire nell'azione in violazione del disposto normativo (in applicazione di detto principio la Corte ha escluso il reato nel fatto di avere proseguito nell'occupazione del demanio marittimo dopo la scadenza del titolo abilitativo di cui era stato, però, chiesto tempestivamente il rinnovo).

<sup>149</sup> Con riguardo agli artt. 1165 e 1166 cod. nav., è interessante notare come una regolamentazione penale permane tuttora per effetto di una serie di norme e di convenzioni internazionali che sanzionano il getto in mare di sostanze sotto il profilo dell'inquinamento.

<sup>150</sup> Si tratta degli artt. 1178 e 1180 cod. nav., rispettivamente rubricati «Irregolare assunzione di personale e omessa annotazione sul ruolo di equipaggio» e «Assunzione abusiva di stranieri». Per quanto concerne la prima ipotesi, il fatto era già regolato dall'art. 371 del Codice per la Marina Mercantile (C. DE VINCENTIIS, *Contravvenzioni marittime ed aeronautiche*, cit., p. 138).

Identica sorte toccata al Capo V (che reca disposizioni concernenti la polizia della navigazione), eccezion fatta per l'art. 1188 cod. nav., contravvenzione che punisce l'abusivo esercizio della navigazione aerea: trattasi di tipica norma penale in bianco, che rinvia alle disposizioni inerenti la disciplina delle autorizzazioni<sup>151</sup>.

Particolare attenzione merita, invece, il Capo VI (artt. 1215-1232), che tutela la «sicurezza della navigazione», incriminando, attraverso una nutrita serie di ipotesi contravvenzionali, condotte potenzialmente lesive dell'integrità e funzionalità del mezzo e dell'incolumità fisica dell'equipaggio e dei passeggeri. Il principio dello "stato di navigabilità", espresso negli artt. 164 e 763 cod. nav., è, in quest'ambito, realmente centrale anche se la materia della sicurezza della navigazione è, al momento, oggetto di una complessa regolamentazione non solo interna, ma soprattutto internazionale.

Tra le disposizioni più interessanti, si ricorda l'art. 1218 cod. nav., «Inosservanza di norme sulle segnalazioni», norma penale in bianco che estende l'ambito di tutela a tutte le violazioni di prescrizioni sulle segnalazioni per la circolazione marittima e aerea presenti in leggi, regolamenti, disposizioni amministrative<sup>152</sup>.

---

<sup>151</sup> In giurisprudenza si è affermato che il trasporto aereo di passeggeri a carattere discontinuo con aeromobili non abilitati, effettuato da soggetti titolari dell'autorizzazione prevista dall'art. 788 cod. nav., non configura il reato di abusivo esercizio di trasporto o di lavoro aereo previsto dall'art. 1188 c. nav., bensì soltanto la violazione dell'art. 1216, comma 2 cod. nav., che vieta l'impiego di un aeromobile non abilitato alla navigazione (Cass. pen., III, 14 maggio 2002, n. 21926, in *Dir. trasporti*, 2004, p. 273).

<sup>152</sup> L'eccessiva indeterminatezza della fattispecie è stata ben evidenziata, sotto il profilo della sua censurabile legittimità costituzionale, da F. MORANDI, *Contravvenzioni marittime ed aeronautiche*, cit., p. 274. A livello casistico, integra l'art. 1218 cod. nav. la violazione delle prescrizioni sulle dotazioni di bordo legittimamente impartite dalla Capitaneria di porto ai sensi dell'art. 1231 cod. nav., atteso che il concetto di sicurezza della navigazione non è limitato alla nave o all'aeromobile, e alle persone a bordo, ma investe tutta la sfera della navigazione, compresa pertanto l'incolumità dei terzi (Cass. pen., III, 12 febbraio 2004, n. 14792, in *Cass. pen.*, 4, 2005, p. 1388). Tra la disposizione di cui all'art. 1231 «Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione» e quella prevista dall'art. 1218 cod. nav. esiste un rapporto da *genus a speciem*, atteso che tutti gli elementi contenuti nella prima fattispecie sono compresi nella seconda, che presenta ulteriori elementi tipici, relativi alle segnalazioni per la circolazione marittima (Cass. pen., III, 13 dicembre 2001, n. 6005, in *Cass. pen.*, 2003, p. 252). La previsione

L'infrazione può, però, assumere anche gli estremi del delitto, per convergere nell'art. 1112 cod. nav. «Esecuzione o rimozione arbitraria e omissione di segnali» (punito, altresì, a titolo di colpa *ex* art. 1124 cod. nav.). Altro parallelismo è possibile tra l'art. 1222 (Mancata direzione personale della nave) e la più grave fattispecie di «Abbandono abusivo di comando» *ex* art. 1116 cod. nav.

Da ultimo, il Capo VII si compone di due soli articoli (artt. 1233-1234), che prevedono – entrambi – sanzioni amministrative volte a garantire gli obblighi assicurativi vigenti in materia di navigazione aerea.

## 2. *La normativa concernente la nautica diportistica*

Come si è già avuto modo di precisare la materia penale della navigazione tende allo “sconfinamento” e rinviene ulteriori fonti regolatrici al di fuori del Codice della navigazione e del codice penale; numerose sono, infatti, le leggi complementari, i regolamenti e le ordinanze che attengono al fenomeno della navigazione (marittima, interna e aerea).

Molto importante, sia per la progressiva espansione dell'attività sportiva sottesa che per la configurazione organica e moderna della disciplina, è la regolamentazione penale della nautica diportistica, di cui si è già accennato come esempio di normativa *eccezionale* nel contesto navigazionista.

---

espressa di una clausola di riserva impone, peraltro, un'applicazione residuale dell'art. 1231 rispetto a fatti che costituiscano un più grave reato (come nel caso dell'art. 1218 cod. nav.). Il medesimo inquadramento, quale norma penale in bianco, presentano l'art. 1225 «Omissione di provvedimenti profilattici» e l'art. 1226 «Imbarco di passeggeri infermi», disposizioni volte a tutelare l'osservanza di misure prescritte dall'autorità sanitaria per la salvaguardia della salute degli equipaggi e dei passeggeri presenti a bordo di navi e aeromobili. Stessa classificazione per l'art. 1229 cod. nav. «Inosservanza di ordini sul collocamento di segnali e abbattimento ostacoli» che concerne esclusivamente la sicurezza della navigazione aerea e richiama precisi provvedimenti emessi dall'ENAC (cfr. artt. 712 e 714 cod. nav.).

## 2.1. L'evoluzione della disciplina sanzionatoria anteriore al codice della nautica da diporto

In origine il settore della nautica da diporto non godeva di autonomo riconoscimento, salve alcune disposizioni rubricate «Disposizioni sulla circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore» e contenute nel Regio Decreto Legge n. 813 del 9 maggio 1932. Tali norme, pur non avendo introdotto ufficialmente il termine “diporto”, regolamentavano l'esercizio privato, sportivo e ricreativo, nell'ambito della navigazione, attraverso un insieme di regole specifiche in merito all'obbligatorietà della immatricolazione in un registro, alla licenza di navigazione, al titolo di proprietà e al suo trasferimento, ai titoli di abilitazione alla conduzione.

Fu solo nel 1942, che il legislatore riconobbe l'autonomia del settore all'interno del Codice della navigazione, seppur dedicandovi poche disposizioni e precisamente gli artt. 213-218, inerenti il comando e la condotta di navi da diporto e di battelli a remi, il personale di camera e di famiglia, la costruzione di navi da diporto e la pesca con esse effettuata. Sotto il profilo sanzionatorio, in assenza di una disciplina speciale, vi era un'unica previsione incriminatrice, l'art. 1212 cod. nav., con la quale veniva sanzionata la generica violazione delle disposizioni sulla nautica da diporto<sup>153</sup>.

Il provvedimento che ha segnato una prima, fondamentale, riforma dell'intero settore (anche sotto il profilo penale) è una legge speciale, pensata e voluta per la regolamentazione della sola nautica da diporto:

---

<sup>153</sup> Il successivo Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione approvato con d.P.R. n. 328 del 15 febbraio 1952 entra maggiormente in tema di navigazione da diporto, soprattutto per quanto concerne le abilitazioni al comando e alla condotta, e offre una prima classificazione tra navi da diporto a vela e navi con motore ausiliario. Si occupa, invece, solo del diporto effettuato in acque interne il Regolamento per la Navigazione interna, approvato con d.P.R. n. 631 del 28 giugno 1949 (per un'analisi critica dell'assetto normativo in materia si rinvia a M. GRIGOLI, *Valutazioni sistematiche su alcuni profili dell'attuale assetto del diporto e del turismo nautico*, in *Giust. civ.*, 6, 2005, p. 261; ID., *La nautica da diporto. Analisi e risposte normative*, Bologna, 1997; ID., *Diporto e turismo nautico*, Padova, 2004; ID., *La disciplina del diporto e turismo nautico*, Bari, 2005).

si tratta della legge 11 febbraio 1971 n. 50 «Norme sulla navigazione da diporto».

Il testo, suddiviso in IX capi contenenti complessivi cinquantacinque articoli, regolava l'identificazione basilare delle unità, distinte in natanti (non soggetti a immatricolazione), imbarcazioni (soggette a iscrizione nel registro delle imbarcazioni da diporto) e navi (soggette a iscrizione nel registro delle navi da diporto). Al suo interno venivano, poi, disciplinate la costruzione, l'iscrizione e l'abilitazione alla navigazione<sup>154</sup>, il comando, la condotta e la composizione dell'equipaggio delle tre diverse tipologie di unità. Veniva, inoltre, previsto un regime tributario speciale, unitamente ad alcune disposizioni di attuazione per collegare la normativa speciale in esame con quella contenuta nel Codice della navigazione.

Sotto il profilo sanzionatorio, all'interno del capo V rubricato «Disposizioni penali» vigeva unicamente la contravvenzione di cui all'art. 39 l. n. 50/71:

Salvo che il fatto non costituisca reato previsto dal codice penale o dalla parte terza del codice della navigazione, chiunque non osservi una disposizione della presente legge è punito con la pena dell'ammenda da lire 10.000 a lire 200.000.

Alla medesima pena soggiace chiunque non osserva un provvedimento legale dato dalla autorità marittima in materia di polizia della navigazione da diporto<sup>155</sup>.

In seguito, il testo della disposizione è stato diversamente tipizzato con l'inserimento della fattispecie di abusivo esercizio di comando (c. 1), e la previsione di una sanzione amministrativa per l'inosservanza

---

<sup>154</sup> Norma totalmente innovativa rispetto al Codice della navigazione fu quella contenuta dall'art. 7 della legge n. 50 che, abolendo l'obbligatorietà della cittadinanza italiana ai fini dell'iscrizione nei registri nazionali, peraltro rimasta nel vigente Codice della navigazione, consentì a stranieri e società estere di ottenere l'iscrizione di imbarcazioni e navi da diporto di loro proprietà eleggendo domicilio presso l'autorità consolare dello Stato di appartenenza o presso un ente od associazione nautica riconosciuti. Venne, inoltre, consentito agli stranieri muniti di un titolo di abilitazione o documento riconosciuto equivalente dallo Stato di appartenenza di comandare o condurre, purché a titolo gratuito, imbarcazioni e navi da diporto iscritte nei registri italiani.

<sup>155</sup> Testo così riportato in Gazzetta Ufficiale.

vanza dei divieti segnalati di interdizione alla navigazione (c. 2) e la generica violazione delle disposizioni contenute nella stessa legge n. 50/1971 o di provvedimenti in base a essa emanati (c. 3)<sup>156</sup>.

Le violazioni delle prescrizioni sulla nautica da diporto, fatta eccezione per quelle relative alla navigazione in zone vietate o in aree marine protette, venivano, dunque, concentrate in un unico articolo, in cui la costante puntualizzazione dello schietto carattere suppletivo («salvo che il fatto costituisca reato») lasciava, però, ampio margine per l'applicazione degli illeciti contenuti nel Codice della navigazione.

L'inciso riportato nell'art. 39, infatti, obbligava l'interprete a fare costante riferimento alle contravvenzioni previste nel Codice della navigazione, e quelle che trovavano più frequente applicazione erano contenute nell'art. 1164 cod. nav. «Inosservanza di norme sui beni pubblici», nell'art. 1174 cod. nav. «Inosservanza di norme di polizia» e nell'art. 1193 cod. nav. «Inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo»<sup>157</sup>.

---

<sup>156</sup> Art. 39 (Testo previgente)

«1. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, chi assume o ritiene il comando o la condotta di unità da diporto senza la prescritta abilitazione è punito con l'arresto da 5 giorni a 6 mesi, o con l'ammenda da lire 1 milione a lire 2 milioni.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, chi non osserva i divieti segnalati di interdizione alla navigazione è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da lire 400 mila a lire 2 milioni.

3. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque non osservi una disposizione della presente legge o un provvedimento emanato dalla autorità competente in base alla presente legge è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da lire 100 mila a lire 1 milione».

<sup>157</sup> Invero, in ordine alla formulazione originariamente riportata in Gazzetta Ufficiale, è interessante ricordare quanto ha stabilito la Suprema Corte: «L'art. 39 l. 11 febbraio 1971 n. 50, contenente norme sulla navigazione da diporto, sanziona due autonome figure di reato, rispettivamente descritte nel primo e nel secondo comma. Il comma 1 punisce con l'ammenda l'inosservanza di una disposizione di legge sulla navigazione da diporto "salvo che il fatto non costituisce reato previsto dal codice penale o dalla parte terza del codice della navigazione". Il comma 2 a sua volta sanziona con la medesima pena la inosservanza di un provvedimento legale dato dall'autorità marittima in materia di polizia della navigazione da diporto. Orbene, mentre la prima disposizione è sussidiaria per l'espresso richiamo ad altre norme primarie, che regolano penalmente lo stesso fatto, la fattispecie prevista dal comma 2 è legata alla prima solo *quoad poenam*,

Orbene, la peculiarità dell'art. 39 si coglie soprattutto nell'aver rovesciato il rapporto tra fonti così come delineato nella stessa l. n. 50/71.

L'art. 1 c. 3 del provvedimento, infatti, riconosceva la priorità della legge speciale (l. n. 50/71) rispetto al Codice della navigazione (e ai relativi regolamenti di esecuzione), attribuendo a quest'ultimo un carattere residuale e l'attitudine a colmare le lacune della legge speciale<sup>158</sup>; l'articolo 39, invece, sancisce, in materia sanzionatoria, prevalenza al codice penale e alle norme penali del Codice della navigazione rispetto alla disciplina speciale<sup>159</sup>.

---

siché la sussidiarietà della prima disposizione non si estende alla seconda. Pertanto, la specificità di questa previsione comporta l'inapplicabilità della disposizione penale di cui all'art. 1174 c. nav., per l'inosservanza di provvedimenti legalmente dati dall'autorità competente in materia di polizia dei porti, che non è più applicabile alla nautica da diporto» (Cass. pen., III, 6 maggio 1985, in *Cass. pen.*, 1986, p. 1665). Conferma la specificità della disciplina Trib. Lucca, 11 febbraio 1981, in *Giur. it.*, 1982, II, p. 370: «L'inosservanza delle disposizioni del comandante di porto in tema di zona di rispetto da osservare nel corso della navigazione è sanzionata dall'art. 39 l. 11 febbraio 1971 n. 50 (fattispecie ormai depenalizzata), qualora compiuta con natanti, imbarcazioni e navi da diporto, e dall'art. 1174 c. nav., qualora commessa con naviglio non diportistico».

<sup>158</sup> *Ex art. 1 c. 3*: «In materia di navigazione da diporto, per tutto ciò che non sia espressamente previsto dalla presente legge, si applicano le disposizioni contenute nel codice della navigazione, nei relativi regolamenti di esecuzione e nelle altre leggi speciali».

<sup>159</sup> A. RAIOLA, *Le sanzioni amministrative sulla nautica da diporto*, in AA.VV., *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino, 2011, p. 202. Più in generale v. M. GRIGOLI, *La disciplina della nautica da diporto fra specialità e particolarismo*, in *Riv. dir. comm.*, 1999, p. 469. In giurisprudenza v. P. Gaeta, 29 novembre 1979, in *Dir. maritt.*, 1981, p. 691: «La violazione di una norma dettata dalla legge sulla navigazione da diporto, quando non costituisce anche specifica infrazione di norme del codice penale e del codice della navigazione, è punita ai sensi dell'art. 39 della legge suddetta e rientra quindi nella cognizione dell'autorità amministrativa». Conforme P. Pizzo, 18 ottobre 1980, in *Giur. merito*, 1982, p. 637: «L'art. 39 della l. 11 febbraio 1971 n. 50 configura un'ipotesi sussidiaria che trova applicazione solo se il fatto non costituisca violazione del codice penale o delle norme penali contenute nella parte terza del codice della navigazione (fattispecie in tema di navigazione da diporto senza le dotazioni di sicurezza)». *Contra* Pret. Sestri Levante, 20 gennaio 1981, in *Dir. maritt.*, 1982, p. 86: «Poiché il legislatore con la l. n. 50 del 1971 ha inteso sottrarre in via generale la materia della navigazione da diporto all'ordinaria regolamentazione del codice della navigazione, rinviando a esso solo per gli



## 2.2. *L'attuale comparto sanzionatorio e l'esclusione del rapporto di sussidiarietà rispetto alle norme incriminatrici del Codice della navigazione*

La legge n. 50/1971, a fronte del crescente sviluppo del diportismo nautico, subì ripetute modifiche e innovazioni che ne preservarono l'attualità, ma rimase pur sempre ancorata all'impostazione che riconosceva al fenomeno una connotazione privata, dalla quale esulavano finalità di lucro. La deroga a tale principio venne enunciata in una circolare del Ministero della Marina Mercantile del 21 luglio 1977, che dettò una serie di regole per il rilascio di una autorizzazione all'esercizio del noleggio di imbarcazioni e navi da diporto. Seguì una seconda circolare dell'8 ottobre 1977 che consentì l'estensione della autorizzazione anche alle imbarcazioni e navi da diporto costruite all'estero o battenti bandiera straniera purché iscritte nei registri italiani e coperte da un titolo di importazione definitiva<sup>160</sup>.

L'avvento della locazione e del noleggio rappresenta un più generale sviluppo del turismo nautico: attualmente accanto al diporto nautico vero e proprio, quale attività escursionistica e itinerante realizzata con l'utilizzo di unità da diporto, troviamo gli sport nautici della vela, della motonautica e dello sci acquatico, il crocierismo, i servizi di *diving* (che si avvalgono di mezzi nautici come base d'appoggio e trasporto) e molto altro ancora.

Un'ulteriore riforma del settore, che sancì definitivamente l'utilizzo delle unità da diporto per fini commerciali, intervenne per effetto della legge 8 luglio 2003 n. 172 («Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico») che ha sostituito com-

---

aspetti non espressamente trattati nella stessa, ne consegue che qualora venga trasgredito un provvedimento, non altrimenti specificamente sanzionato, emanato dalla competente autorità in materia di sicurezza della navigazione da diporto, tale condotta è punibile ai sensi dell'art. 39 comma 2 della l. n. 50 del 1971 anziché dell'art. 1231 c. nav. (fattispecie inerente la guida di un motoscafo tra i bagnanti a breve distanza dalla riva, in violazione di una specifica norma di polizia della navigazione da diporto)».

<sup>160</sup> Vero è che il Ministero ebbe a precisare che rimaneva preminente e principale il fine ultimo del diporto, inteso come attività sportiva e ricreativa, e, pertanto, il noleggio o la locazione non erano che un mezzo per esercitarlo.

pletamente alcuni articoli, abrogandone altri, nel tentativo di allinearsi alla costante evoluzione del settore e all'ampliamento degli interessi in gioco. Tale provvedimento, tuttavia, se, da un lato, riveste, indubbiamente, particolare rilievo nel rilanciare e riordinare il turismo nautico nel panorama normativo, dall'altro, sul piano effettuale, non riesce ad affrancarsi da un approccio tipicamente frammentario, solo in parte giustificato dalla consistente evoluzione socio-economica in atto.

Come visto, qualche anno prima il legislatore aveva già avvertito la necessità di modificare il sistema sanzionatorio fino a quel momento vigente e per effetto del d.lgs. 30 dicembre 1999 n. 507 venne attuata una significativa depenalizzazione di molteplici fattispecie, ma dalla riforma del 1999 alla legge del 2003 non intervennero significativi cambiamenti sul piano operativo.

Si riteneva, per esempio, che una, nuova, diversa interpretazione (ovvero l'attribuire prevalenza alle sanzioni amministrative previste dall'art. 39 su quelle, pur sempre amministrative, disciplinate dal Codice della navigazione) comportasse una violazione del principio costituzionale di uguaglianza, in quanto si sarebbero introdotti trattamenti sanzionatori differenziati per comportamenti identici. Si sosteneva che non dovesse accadere, per ipotesi, che il diportista, sprovvisto dei documenti di bordo fosse sottoposto, in virtù dell'art. 39, comma 3, a una sanzione amministrativa compresa tra 100.000 ed 1 milione di vecchie lire e, invece, il comandante di mercantile o di peschereccio, nell'identico caso, andasse incontro alla ben più severa sanzione amministrativa, prevista dall'art. 1193, comma 1, cod. nav. compresa tra 3 e 18 milioni di vecchie lire<sup>161</sup>.

Medesimo canone interpretativo – e a maggior ragione, trattandosi di reati – veniva utilizzato per affermare la prevalenza dell'art. 1231 cod. nav. «Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione» (illecito non depenalizzato) sull'art. 39, comma 2 «Inosservanza di divieti segnalati di interdizione alla navigazione», nell'ipotesi in cui un'unità da diporto violasse i limiti segnalati delle acque riservate alla balneazione in prossimità della costa<sup>162</sup>.

<sup>161</sup> A. RAIOLA, *Le sanzioni amministrative sulla nautica da diporto*, cit., p. 203.

<sup>162</sup> A questo proposito, la Suprema Corte aveva affermato che «l'articolo 1231 cod. nav. è posto a presidio della sicurezza della navigazione» (precisando che il con-

Questo è l'*iter* logico-giuridico seguito dalla giurisprudenza prevalente fino al 2003, anno in cui la legge 8 luglio 2003, n. 172 per il riordino e il rilancio della nautica da diporto rimarcò la specialità della disciplina della navigazione da diporto, favorendo interpretazioni di segno opposto rispetto a quelle appena esaminate in materia di regime sanzionatorio sulla scorta della nuova formulazione dell'art. 39, dal quale veniva espunta ogni clausola di sussidiarietà<sup>163</sup>.

---

cetto di sicurezza non riguarda la sola nave o le persone a bordo, ma investe tutta la sfera della navigazione, compresa l'incolumità dei terzi) e aveva categoricamente escluso che «la violazione di un'ordinanza dell'autorità marittima che vieta la navigazione in prossimità della costa, possa essere regolata dall'articolo 39 della legge 50/1971, per l'elementare ragione che non può essere sanzionato solo amministrativamente ai mezzi da diporto ciò che è invece punito penalmente per tutti gli altri tipi di imbarcazioni» (Cass. pen., III, 27 novembre 1985, in *Cass. pen.*, 1987, p. 649; conforme Cass. pen., III, 19 gennaio 1993, n. 145, *inedita*).

<sup>163</sup> Art. 39

«1. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta di una unità da diporto senza avere conseguito la prescritta abilitazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2.066 euro a 8.263 euro; la stessa sanzione si applica a chi assume o ritiene il comando o la condotta di una unità da diporto senza la prescritta abilitazione perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti; la sanzione è raddoppiata nel caso di comando o condotta di una nave da diporto.

2. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta di una unità da diporto con una abilitazione scaduta è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 207 euro a 1.033 euro.

3. Salvo che il fatto costituisca violazione della normativa sulle aree marine protette, chi nell'utilizzo di una unità da diporto non osserva una disposizione di legge o di regolamento o un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero non osserva una disposizione di legge o di regolamento in materia di sicurezza della navigazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 207 euro a 1.033 euro. Se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto la sanzione è ridotta alla metà.

4. Chiunque, al di fuori dei casi previsti dai commi 1 e 2, non osserva una disposizione della presente legge o un provvedimento emanato dall'autorità competente in base alla presente legge è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 50 euro a 500 euro.

5. Nelle ipotesi di cui al comma 1, si applica la sanzione della sospensione della licenza di navigazione per trenta giorni. Il periodo di sospensione della navigazione è riportato sulla licenza di navigazione medesima».

Più in generale la legge n. 172/2003 rappresenta uno spartiacque tra il vecchio e il nuovo mondo della nautica, a cui è seguito, per l'appunto, il d.lgs. 18 luglio 2005 n. 171 intitolato «Codice della nautica da diporto e attuazione della Direttiva 2003/44/CE» e comprensivo di un autonomo comparto sanzionatorio (Titolo V-art. 53-57 *bis*), diverso rispetto a quello della navigazione in generale e più adeguato alle caratteristiche peculiari della nautica da diporto.

All'interno del codice si staglia un vero e proprio sistema sanzionatorio, totalmente depenalizzato, volto a regolare le violazioni più ricorrenti connesse alla navigazione da diporto. Un sistema che elimina il rapporto di sussidiarietà con le norme incriminatrici del Codice della navigazione e la cui finalità è quella di garantire una maggiore proporzionalità tra offesa recata e sanzione comminata<sup>164</sup>.

Per quanto riguarda il riferimento al Codice della navigazione, l'esclusione dell'inciso «salvo che il fatto costituisca reato» – già operata dalla legge n. 172/2003 –, fa sì che le norme contenute nel titolo V del codice della nautica possano considerarsi ormai prevalenti, ai sensi dell'art. 9 della legge 24 novembre 1981, n. 689 – recante modifiche al sistema penale –, il quale statuisce che in caso di concorso tra disposizione penale e disposizione che prevede sanzioni amministrative, debba trovare applicazione quest'ultima, se speciale<sup>165</sup>.

Il Titolo V del codice della nautica da diporto ha subito ulteriori modifiche per effetto dell'art. 24 d.lgs. 30 dicembre 2008 n. 207 (convertito nella l. 27 febbraio 2009, n. 14)<sup>166</sup>, che contiene un mini pacchetto sicurezza con la previsione di specifiche sanzioni amministrative nel caso di conduzione di unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti<sup>167</sup>.

---

<sup>164</sup> M. GRIMALDI, *Il riparto di competenza tra giudice di pace e Tribunale negli illeciti amministrativi marittimi. Applicabilità della disciplina generale delle sanzioni amministrative*, in AA.VV., *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino, 2011, p. 69.

<sup>165</sup> A. RAIOLA, *Le sanzioni amministrative sulla nautica da diporto*, cit., p. 205.

<sup>166</sup> Legge recante «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie urgenti».

<sup>167</sup> Le modifiche riguardano l'art. 53 (Violazioni commesse con unità da diporto), ma l'art. 24 ha inserito anche una nuova disposizione: l'art. 57 *bis* (Vendita e somministrazione di bevande alcoliche). La norma in questione, al c. 1, conferisce alle Regioni

Da ultimo, nel febbraio del 2018, è entrato in vigore il d.lgs. 3 novembre 2017 n. 229 che ha operato una significativa revisione e integrazione del d.lgs. n. 171/2005, anche sotto il profilo sanzionatorio.

In ossequio alla legge delega, infatti, sono state inasprite di un terzo (sia nel limite massimo che nel minimo) tutte le sanzioni vigenti (tranne quella in materia di omessa o ritardata trascrizione); la riforma ha poi introdotto nuovi illeciti amministrativi tra i quali «comando di unità da diporto senza i prescritti requisiti di età», «superamento dei limiti di velocità», «trasporto di persone a titolo oneroso con unità da diporto», ma soprattutto la fattispecie di danno (o anche solo pericolo di danno) ambientale<sup>168</sup>.

Aumentano poi le ipotesi per le quali sono previste la sospensione e la revoca della patente nautica<sup>169</sup>, così come si moltiplicano i casi in cui può essere disposta la sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni (che per i natanti diventa ritiro – per lo stesso periodo di tempo – della dichiarazione di potenza del motore).

---

il potere di regolamentare la vendita e la somministrazione di bevande alcoliche in mare durante la stagione balneare ed è essenzialmente volta a prevenire i sinistri dovuti all'abuso di tali bevande. La medesima disposizione, al c. 2, prevede altresì che l'ente territoriale possa disciplinare l'utilizzo di diffusori altoparlanti sui mezzi nautici, al fine di contrastare l'inquinamento acustico in mare.

<sup>168</sup> Con riguardo al rilievo penale del danno ambientale si rinvia all'approfondimento contenuto nella Parte seconda del presente lavoro, attesa l'importanza delle fonti internazionali in tema di *Security*.

<sup>169</sup> È prevista la sospensione da 1 a 3 mesi per: superamento limiti di velocità, distanza inferiore ai 100 metri da boa segna sub, infrazioni alla sicurezza per unità addette al *diving* e trasporto di persone a titolo oneroso con unità da diporto; in caso di reiterazione di tali illeciti nell'arco di due anni, scatta la revoca della patente. Nelle ipotesi di comando di unità sotto l'influenza dell'alcool o di sostanze stupefacenti è sempre prevista la sospensione – da 3 mesi a 2 anni, a seconda della gravità – e, in caso di recidiva nel biennio o di sinistro marittimo, è comminata la revoca della patente, oltre che, nei casi più gravi, il sequestro dell'unità da diporto.

### 3. Le fonti regolamentari e le ordinanze di polizia marittima

Un'ulteriore importante disciplina, mista penale-amministrativa, della navigazione in mare concerne i regolamenti e le ordinanze di polizia marittima, attraverso cui si realizza un'azione di controllo preventivo e repressivo finalizzato a garantire un ordinato, pacifico e sicuro svolgimento delle attività nell'ambito portuale, demaniale e della circolazione<sup>170</sup>.

Le principali funzioni di polizia marittima e di sicurezza previste dal Codice della navigazione e dalle leggi speciali, nonché i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro e i connessi poteri di polizia amministrativa, sono assegnate all'Autorità portuale e marittima, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 84/1994 (c.d. "legge di riforma portuale" rubricata «Riordino della legislazione in materia portuale» e aggiornata per effetto del d.lgs. n. 169/2016).

Per quanto concerne le Autorità portuali, va ricordato come esse furono istituite dalla medesima legge 28 gennaio 1994, n. 84, in ossequio all'art. 19 del Codice della navigazione che prescrive che nei porti di maggiore importanza taluni servizi portuali inerenti alla navigazione possano essere affidati ad appositi enti costituiti con legge.

Le Autorità vennero originariamente istituite, *ex art.* 6, presso i porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Raven-

---

<sup>170</sup> La polizia marittima può essere descritta nei seguenti termini: «polizia marittima (cioè polizia tecnico-amministrativa marittima), comprendente la disciplina della navigazione marittima e la regolamentazione di eventi che si svolgono negli spazi marittimi soggetti alla sovranità nazionale, il controllo del traffico marittimo, la manovra delle navi e la sicurezza nei porti, le inchieste sui sinistri marittimi, il controllo del demanio marittimo, i collaudi e le ispezioni periodiche di depositi costieri e di altri impianti pericolosi». Essa esercita anche funzioni di polizia giudiziaria, alla luce della qualifica di ufficiali e agenti di polizia giudiziaria attribuita *ex lege* a determinati soggetti. Circa fonti e funzioni della polizia marittima, si rinvia al regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328.

na, Savona, Taranto, Trieste e Venezia<sup>171</sup>. Si tratta di enti aventi personalità giuridica di diritto pubblico che partecipano all'amministrazione dei porti attraverso l'esercizio di compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento sia della movimentazione merci che delle operazioni commerciali portuali. Devono, altresì, impedire i rischi connessi a tali attività, garantendo condizioni di sicurezza e igiene del lavoro, con poteri, per l'appunto, di regolamentazione e ordinanza.

Per contro, nei porti di minor rilevanza, ove non si rinvenivano Autorità portuali, è l'Autorità marittima l'esclusiva titolare delle funzioni di vigilanza sulle attività portuali (artt. 62-82 cod. nav.)<sup>172</sup>.

Essa presenta una complessa articolazione, che a livello operativo fa capo al Comando delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, cui sono affidati il coordinamento delle attività di ricerca e soccorso in mare, il monitoraggio del traffico marittimo, la gestione della sicurezza della navigazione (anche attraverso controlli ispettivi del naviglio nazionale ed estero in conformità a quanto previsto dal *Port State Control*), la protezione dell'ambiente marino<sup>173</sup>.

---

<sup>171</sup> Seguì l'istituzione dell'Autorità portuale di Piombino (d.P.R. 20 marzo 1996), Gioia Tauro (d.P.R. 16 luglio 1998), Salerno (d.P.R. 23 giugno 2000), Olbia e Golfo Aranci (d.P.R. 29 dicembre 2000), Augusta (d.P.R. 12 aprile 2001), Trapani (d.P.R. 2 aprile 2003), Manfredonia (l. n. 350/2003). In seguito al provvedimento di riforma n. 169/2016 le Autorità portuali italiane sono state ridotte da ventitré a quindici.

<sup>172</sup> Tali funzioni sono regolate, *ex lege*, dal «comandante del porto» attraverso atti di normazione secondaria (ordinanze) mediante i quali sono fissate regole di condotta cui devono attenersi tutti i soggetti che operano all'interno del porto. Circa la portata dei doveri contenuti nell'art. 81 cod. nav. e la connessa responsabilità del comandante del porto, v. M. PIVETTI, *Responsabilità penale del comandante del porto (nota a Cass. pen., IV, 2 febbraio 2005, n. 3432)*, in *Dir. maritt.*, 4, 2007, p. 1109 ss.

<sup>173</sup> Per quanto concerne la sicurezza della navigazione, a seguito del naufragio della nave "Costa Concordia", sono state adottate una serie di misure atte a garantirne un significativo rafforzamento. In particolare, il decreto interministeriale 2 marzo 2012 recante «Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale», preso atto dei sinistri occorsi in prossimità di aree di grande valore ecosistemico e della vulnerabilità delle coste, all'art. 1 vieta «navigazione, ancoraggio e sosta di navi mercantili destinate a trasporto di passeggeri e merci di stazza lorda superiore alle cinquecento tonnellate nella fascia di mare che si estende tra la costa e le 2 miglia dai perimetri esterni dei parchi e delle aree protette nazionali, marini e costieri, istituiti ai sensi delle leggi 31 dicembre 1982 n. 979

Le origini storiche del Corpo delle Capitanerie di porto si rinvengono nelle magistrature speciali marittime, cui storicamente sono stati affidati compiti di amministrazione e cura dei porti, oltre che di tutela della sicurezza dei naviganti e di disciplina della navigazione. Attualmente, si tratta di un Corpo tecnico della Marina Militare, le cui attribuzioni, altamente specialistiche, concernono la gestione della sicurezza di tutte le attività marittime proprio attraverso poteri di ordinanza e vigilanza e, quindi, con l'espletamento di funzioni pubbliche negli spazi marittimi di interesse nazionale<sup>174</sup>.

La giurisprudenza penale si è spesso occupata di casi in cui vi è stata violazione degli ordini impartiti dalla Capitaneria di porto, accertando il reato di «Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione» (art. 1231 cod. nav.)<sup>175</sup>, la fattispecie di cui all'art. 1218 «Inosservanza

---

e 6 dicembre 1991 n. 394». Il medesimo art. 1 precisa, inoltre, che in relazione a tale tipologia di traffici la competente Autorità marittima potrà stabilire, per la fascia di mare esterna ai predetti parametri, «limiti di distanza differenti al fine di garantire la sicurezza, anche ambientale, della navigazione». Il fine, in ottica preventiva, è proprio quello di dissuadere incauti comandanti dall'avvicinarsi alla terraferma sulla scorta di rotte non correttamente pianificate (L. SALAMONE, «Caso Concordia»: ruolo dell'autorità marittima e profili giuridici connessi all'impiego dei sistemi di controllo del traffico marittimo, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2013, p. 301).

<sup>174</sup> Per una completa disamina dell'organigramma interno si rinvia al sito istituzionale URL <http://www.guardiacostiera.it>. Anche altri Corpi di polizia a ordinamento militare e civile sono coinvolti nella gestione della sicurezza: la Guardia di Finanza, per esempio, assolve prevalentemente compiti di polizia economico-finanziaria per il controllo delle frontiere esterne, per la difesa contro traffici illeciti e per la tutela degli interessi economici del Paese. Analogamente, l'attività svolta dalla Polizia di Stato, nel settore marittimo concerne, *in primis*, la vigilanza in zone di frontiera, con particolare riguardo all'acquisizione e analisi delle informazioni finalizzate alla prevenzione e al contrasto dell'immigrazione clandestina via mare. Il Servizio navale dell'Arma dei Carabinieri svolge attività di pattugliamento volto a prevenire e reprimere violazioni alle norme su navigazione, pesca, inquinamento e tutela del patrimonio artistico subacqueo e concorre nelle operazioni militari, di polizia giudiziaria e di sicurezza nelle acque interne (vigilanza di obiettivi sensibili; appoggio e assistenza nelle operazioni subacquee; soccorso in occasione di sinistri e di pubbliche calamità; svolgimento di operazioni di polizia di frontiera). Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera (Frontex), regolamento (UE) n. 2016/1624.

<sup>175</sup> Le funzioni del Corpo in materia di polizia giudiziaria sono oggi indirizzate principalmente nell'attività di prevenzione, accertamento e repressione di tutti quei



di norme sulle segnalazioni»<sup>176</sup>, oltre a una serie di fattispecie contravvenzionali minori, oggi – per lo più – depenalizzate<sup>177</sup>.

La navigazione marittima, il cui controllo viene assegnato – come visto – al Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, è tra le attività maggiormente esposte a rischi e i singoli Stati, così come la comunità internazionale, si sono impegnati progressivamente nel garantire un efficiente sistema di sicurezza.

Ciò che qui viene in rilievo è la c.d. *maritime safety*, ben distinta dalla *maritime security*: per *safety* si intende, infatti, la sicurezza operativa, ossia la prevenzione dei sinistri attraverso il controllo dell'efficienza e adeguatezza delle imbarcazioni, delle infrastrutture e del personale; nella *security*, rientra, invece, la prevenzione degli atti illeciti e la repressione di condotte criminali per garantire la sicurezza e l'ordine pubblico<sup>178</sup>.

Orbene, gli interventi normativi in ambito nazionale e internazionale hanno riguardato inizialmente soprattutto la *safety*, ma in seguito si è imposta la necessità di introdurre nuove misure per fronteggiare fenomeni “esterni”, quali l'immigrazione clandestina, la pirateria, il terrorismo, che stanno drammaticamente interessando l'attuale periodo stori-

comportamenti illeciti o comunque sanzionabili che hanno come presupposto giuridico la violazione di norme non solo previste dal Codice della navigazione, ma anche in materia di tutela ambientale, del patrimonio ittico e delle attività di pesca.

<sup>176</sup> «Configura la violazione dell'art. 1218 cod. nav. il mancato rispetto delle prescrizioni sulle dotazioni di bordo legittimamente impartite dalla Capitaneria di porto ai sensi dell'art. 1231 cod. nav., atteso che il concetto di sicurezza della navigazione non è limitato alla nave o all'aeromobile, e alle persone a bordo, ma investe tutta la sfera della navigazione, compresa pertanto l'incolumità di terzi» (Cass. pen., III, 12 febbraio 2004, n. 14792, in *Cass. pen.*, 4, 2005, p. 1388).

<sup>177</sup> Si pensi, ad esempio, all'inottemperanza dell'ordine di rimozione di quanto insistente sul demanio marittimo, emesso dalla Capitaneria di porto. Ai sensi dell'art. 1165 cod. nav. (Deposito abusivo di merci e mancata rimozione di cose depositate) la violazione è punita con la sanzione amministrativa fino a 516 euro.

<sup>178</sup> La partizione è comune all'ambito marittimo e aeronautico e secondo taluni studiosi la differenza concettuale risiede nel fatto che la *safety* si riferisce alla sicurezza intrinseca alla navigazione, che concerne la movimentazione in sé, mentre la *security* a quella estrinseca, dipendente da condotte di soggetti terzi [cfr. I. ARROYO, *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima (con particolare al caso Prestige)*, in *Dir. maritt.*, 2003, p. 1193].

co e che impongono un diverso, sofferto, bilanciamento tra sicurezza e libertà di navigazione<sup>179</sup>.

Proprio al complessivo regime internazionale della navigazione marittima, soprattutto sotto il profilo della *security* e dei riflessi in ambito penale, sarà dedicata l'ultima parte del presente lavoro.

---

<sup>179</sup> In merito alla nozione contemporanea di sicurezza degli spazi marini cfr. A. LEANDRO, *Diritto del mare e sicurezza degli spazi marini: flessioni e adeguamenti nel contrasto ai traffici illeciti*, in *Dir. maritt.*, 4, 2018, p. 878 ss. In tema di sicurezza e risvolti penali cfr., su tutti, D. PULITANÒ, *Sicurezza e diritto penale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2009, p. 547 ss.



## CAPITOLO QUARTO

# PROFILI PENALI DEL DIRITTO INTERNAZIONALE DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED ESIGENZE DI TUTELA AVVERSO LA COMMISSIONE DI FATTI ILLECITI

SOMMARIO: *Premessa. L'utilità di un "approccio integrato".* SEZIONE PRIMA. LA GIURISDIZIONE PENALE DECLINATA NEL CONTESTO INTERNAZIONALE. 1. *Il regime internazionale del mare: la storica contrapposizione tra dominium e imperium.* 2. *L'unificazione del diritto marittimo: alla ricerca di un equilibrio giurisdizionale.* 3. *Le prerogative dello Stato di bandiera: l'attribuzione della nazionalità (il principio di effettività al vaglio della giurisprudenza internazionale).* 4. *I doveri derivanti dalla giurisdizione della bandiera: protezione e disciplina della "comunità viaggiante".* 5. *Il regime di responsabilità penale nel caso "Enrica Lexie": la ricostruzione dei fatti.* 5.1. (segue) *La contrapposizione tra Stato della bandiera e Stato costiero: problemi di giurisdizione e immunità funzionale.* SEZIONE SECONDA. LA "DEFORMAZIONE" DEI TRADIZIONALI CRITERI DI GIURISDIZIONE PENALE NEL CONTESTO DELLA "SICUREZZA" MARITTIMA. 1. *Tutela internazionale della navigazione ed esigenze di protezione avverso la commissione di fatti illeciti.* 2. *Il contrasto alla pirateria.* 2.1. *Le origini di un fenomeno e la sua diffusione.* 2.2. *La disciplina penale prevista nel Codice della navigazione.* 2.3. *Le fonti internazionali.* 2.4. *Il principio della giurisdizione universale nella repressione della pirateria.* 2.5. *Le "nuove" fattispecie di reato introdotte nell'ordinamento penale italiano per effetto della ratifica ed esecuzione della Convenzione di Roma del 1988.* 3. *Significative eccezioni al principio della libera navigazione in alto mare e alla c.d. "giurisdizione esclusiva": il diritto di visita e il diritto di inseguimento.* 4. *Alcune brevi considerazioni di "raccordo".* 5. *L'immigrazione via mare quale "banco di prova" della tenuta del sistema penale.* 5.1. *La disciplina internazionale. Il soccorso in mare: da obbligo morale a dovere giuridico.* 5.2. *La prassi italiana: i respingimenti verso la Libia e la tutela dei diritti fondamentali.* 5.3. *Il ruolo delle organizzazioni non governative.* 5.4. *Soccorso legittimo, "autoria mediata" e riflessi in termini di giurisdizione penale.* 5.5. *La tratta di persone versus il traffico di migranti.* 5.6. *La normativa italiana di contrasto all'immigrazione clandestina: dai primi provvedimenti all'approvazione del Testo Unico.* 5.7. (segue) *Dalla legge "Bossi-Fini" ai c.d. "pacchetti*

*sicurezza*". 5.8. *L'attuale quadro normativo e il "decreto sicurezza-bis"*.  
5.9. *Quali approdi e quali prospettive?*

*Premessa. L'utilità di un "approccio integrato"*

I profili penali del diritto internazionale della navigazione marittima concernono essenzialmente il tema della "giurisdizione", che, a sua volta, si intreccia con aspetti "sostanziali" legati alla prevenzione e repressione di gravi fatti illeciti perpetrati contro la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita in mare. La tutela di questi beni giuridici è affidata a precise fattispecie, espressione di un diritto penale della navigazione fatalmente condizionato dalla prospettiva internazionalistica che, nel perseguire l'azione repressiva, impone – come vedremo – una modifica dei tradizionali criteri della predetta giurisdizione, *rectius* dell'equilibrio raggiunto tra le prerogative dello Stato della bandiera e quelle dello Stato costiero.

La complessità risiede nel fatto che in materia penale non è previsto un sistema di norme volto a stabilire quale, tra le legislazioni concorrenti, prevalga sulle altre e ogni ordinamento regola in modo autarchico l'efficacia della propria legge penale. Nel contesto internazionale della navigazione la relazione tra giurisdizioni penali è, dunque, fondata su un complesso bilanciamento tra reciproche, legittime, istanze.

Ciò premesso, la navigazione presenta una naturale vocazione transnazionale che si riverbera sul versante "sostanziale" (penale) allorquando la movimentazione di persone e la globalizzazione dei mercati dà luogo a fatti illeciti: dal più risalente contrabbando di sigarette, al tradizionale traffico di stupefacenti, alla più recente tratta di migranti. Spiccano, inoltre, fattispecie di reato che, oltre a essere intrise di elementi fattuali e tecnici di indubbia peculiarità nautica, si connotano in chiave propriamente "sovranazionale" (come la pirateria, lesiva del principio della libertà dell'alto mare, in cui si assegna al precetto penale una funzione politico criminale espressione di una tutela universale).

È proprio l'essenza transnazionale di molti crimini legati alla navigazione a legittimare, nei casi più gravi, una pretesa giurisdizionale basata su un principio di competenza internazionale che importa un ventaglio di

problematiche di sicuro interesse per il penalista e che richiede necessariamente un “approccio integrato”. Si pensi alla validità della legge penale nello spazio, alla difficile identificazione del *locus commissi delicti* e agli inevitabili conflitti di giurisdizione di cui si è accennato e, ancora, all’intreccio tra istanze preventive e repressive e alle complesse cooperazioni in ambito giudiziario e di polizia.

In particolare l’azione di contrasto impone, non di rado, un superamento dell’equilibrio giurisdizionale, che a sua volta riflette il difficile coordinamento nel dedalo di convenzioni internazionali, direttive comunitarie, leggi nazionali, regolamenti, circolari ministeriali. Del resto la natura e i rapidi sviluppi evolutivi dei fenomeni criminali connessi alla navigazione confliggono con la pretesa cristallizzazione della disciplina e non consentono una adeguata sistematizzazione normativa.

Lo scenario giuridico si profila, dunque, assai variegato e complesso e, alla luce di quanto detto, l’“approccio integrato” (penale / internazionale) che si è inteso perseguire si ritiene necessario per una serie di importanti ragioni: consente di contestualizzare la dimensione multilivello della disciplina e di ricostruire la selezione dei beni giuridici, di volta in volta, ritenuti prevalenti, ma esso permette anche di cogliere l’obiettivo distanza tra il paradigma normativo penale e la realtà fenomenica (con evidenti riflessi in tema di tassatività, determinatezza, materialità e sussidiarietà). La lettura interdisciplinare è, altresì, opportuna per interrogarsi sull’adeguatezza del solo strumento penale nell’azione di contrasto e sulla validità del ricorso ai tradizionali schemi dogmatici per ammettere od escludere la responsabilità penale (specie alla luce delle mutate modalità operative di molti fenomeni criminosi). Tuttavia, l’utilità del richiamo alla prospettiva internazionalistica emerge, per il penalista, anche sotto il profilo culturale, poiché consente di avere contezza del complesso sistema valoriale (che il diritto internazionale ha sviluppato in prospettiva di diritti “dell’uomo”) sotteso a uno Stato liberale, cui anche la legislazione penale “domestica” concernente la navigazione dovrebbe uniformarsi e, che, invece, troppo spesso disattende (come dimostrerà la trattazione inerente la complessa gestione dei flussi migratori).

## SEZIONE PRIMA

## LA GIURISDIZIONE PENALE

## DECLINATA NEL CONTESTO INTERNAZIONALE

*1. Il regime internazionale del mare: la storica contrapposizione tra dominium e imperium*

Nel delineare il regime internazionale della navigazione marittima è necessario ripercorrere l'evolversi, dall'epoca romana fino all'età moderna, della giurisdizione statale nel bacino del Mediterraneo, dove si è avuta la genesi di numerose realtà politiche, spesso in conflitto tra loro<sup>1</sup>, che hanno adottato due diversi criteri di regolamentazione giuridica: quello di tipo "spaziale" (caratterizzato da una sovranità territoriale estesa alle zone marittime adiacenti alle coste) e quello "funzionale" (in cui la sovranità si esprime nel governo e nella gestione delle attività svolte in mare).

Tale distinzione richiama apertamente i concetti latini di *dominium* e *imperium* nella misura in cui il primo consente di identificare l'esercizio concreto di un potere sovrano sulle cose, compreso lo "spazio" quale zona o regione, mentre il secondo rappresenta l'autorità e il controllo sulle attività umane che ivi si esplicano, senza che intervenga una delimitazione geografica dell'area, che per questo rimane accessibile a tutti<sup>2</sup>.

Il principio che connota la navigazione in epoche remotissime è proprio quello della "libertà dei mari", concetto storico che si lega a una visione globale dell'ambiente: al tempo di egizi, assiri, fenici, greci non

---

<sup>1</sup> Si pensi alla storica contrapposizione, in epoca romana, tra Roma e Cartagine; nel periodo medievale, da un lato, tra Cristianità e islam e, dall'altro, tra le più importanti Repubbliche marinare; verso la fine dell'Evo moderno, tra la potenza navale britannica e gli Stati costieri del *Mare nostrum*.

<sup>2</sup> U. LEANZA, *Condizioni degli spazi marittimi e regime della navigazione nel Medioevo e nell'Evo moderno*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità (Atti del Convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medioevale. Napoli, 23-25 settembre 2004)*, Roma, 2006, p. 13.

si rinvencono, infatti, norme che fissino i confini dello spazio marino, il quale – sottratto a qualsiasi disciplina giuridica – rimane libero.

Nell'evo antico, tuttavia, si afferma una prima tendenza all'appropriazione delle acque costiere, sotto il profilo della navigazione esclusiva o controllata da parte della potenza localmente dominante, anche se permane l'impossibilità di una egemonia più estesa<sup>3</sup>. In particolare, in epoca romana, il Mediterraneo viene suddiviso in due zone soggette all'influenza di Roma e Cartagine, che regnano senza ammettere l'esistenza di altri Stati aventi eguali diritti; ma a ben vedere entrambe le potenze esercitano solo un controllo volto ad assicurare l'ordine dei traffici marittimi e a tutelare i naviganti dalle incursioni di nemici, corsari e pirati.

Tale logica di protezione si rafforzò con il consolidamento dell'Impero romano, che istituì un regime *ad excludendum* per le navi dei nemici di Roma e dei pirati, garantendo a tutti gli altri – stranieri compresi – la libera utilizzazione del Mediterraneo, il quale non rappresentò mai un *dominium publicum* di Roma, ma una *res communis* disciplinata dal diritto romano sotto il profilo funzionale<sup>4</sup>.

Da notare che, nel momento in cui la crescente sovranità sui mari portò alla creazione di una flotta mercantile e gli interessi economici dei romani si estesero a tutto il bacino del Mediterraneo, si rese necessaria l'istituzione di un nuovo Pretore, il *Praetor peregrinus*, il quale aveva giurisdizione nei rapporti tra romani e stranieri, applicando un complesso di regole comuni (*jus gentium*). In definitiva, con l'intensificarsi dei traffici marittimi, i nuovi scambi commerciali abbisognarono di una disciplina "integrata" e, per questo, vi fu una proficua interazione tra istituti romani e prassi straniere che originò il primo diritto internazionale consuetudinario<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> U. LEANZA, *Condizioni degli spazi marittimi e regime della navigazione nel Medioevo e nell'Evo moderno*, cit., p. 17 ss.

<sup>4</sup> U. LEANZA, *Il regime giuridico internazionale del mare Mediterraneo*, Napoli, 2008, p. 27.

<sup>5</sup> A. XERRI SALAMONE, *Consuetudini e tradizione nella formazione del diritto marittimo uniforme*, in U. LA TORRE, G. MOSCHELLA, F. PELLEGRINO, M.P. RIZZO, G. VERMIGLIO (a cura di), *Studi in memoria di E. Fanara*, II, Milano, 2008, p. 501 ss.



La caduta dell'Impero romano segnò il declino dell'unica potestà e l'emergere di diverse supremazie costiere, anche se i principi del diritto romano – come conferma la ricostruzione storica operata nel primo capitolo – continuarono a trovare ampio consenso e diffusa applicazione.

Al contempo, nondimeno, il complesso degli usi e delle consuetudini si sviluppò ulteriormente per adattarsi all'economia del tempo, sempre più orientata verso forme corporative, e tale fenomeno raggiunse il suo apice in epoca medievale, durante la quale emersero le più incisive pretese di dominio delle Repubbliche marinare, rivendicate per mezzo degli Statuti<sup>6</sup>.

Non è certo un caso se nel XII secolo si identifica, per la prima volta, una porzione di “mare adiacente alle coste” su cui lo Stato può esercitare diritti di privativa atti a rafforzare il monopolio nel commercio; è con lo sviluppo delle Repubbliche marinare, dunque, che il controllo assume una connotazione spiccatamente *spaziale* e che il principio della libertà dei mari subisce una sensibile attenuazione<sup>7</sup>.

La massima tensione fra il criterio spaziale e quello funzionale si ravvisa, però, in seguito alle esplorazioni oceaniche e alla scoperta dei nuovi continenti: l'esclusiva delle rotte nell'Oceano Atlantico venne

---

<sup>6</sup> U. LEANZA, *Condizioni degli spazi marittimi e regime della navigazione nel Medioevo e nell'Evo moderno*, cit., p. 19. L'Autore riporta le fonti che sostengono l'esistenza di un intento di *dominium*, ma ritiene, tuttavia, che il concetto vada interpretato non in senso “assoluto”, ma “relativo”, essendo strumentale alla libertà della navigazione commerciale e alla repressione della pirateria. A conferma di ciò si menziona il fatto che le Repubbliche marinare si siano, in realtà, limitate a svolgere azioni di polizia marittima in cambio del c.d. “pedaggio” – tassa che l'armatore di una nave era tenuto a versare allo Stato costiero a fronte del controllo marittimo esercitato –. In epoca successiva, le nuove potenze marittime di Francia e Spagna sostituirono il pedaggio con un diverso istituto, il “regime del salvacondotto”, che garantiva un'immunità totale per le navi mercantili che, in tempo di pace e di guerra, navigassero entro il limite di 90-100 miglia dalle rive dello Stato costiero, purché munite di lettera di salvacondotto rilasciata da quest'ultimo.

<sup>7</sup> In epoca medievale si manifestò anche una importante contrapposizione tra gli Stati cristiani e quelli islamici, i quali esercitarono una notevole influenza non solo nell'ottica del controllo del traffico commerciale marittimo e della sicurezza della navigazione [A. MASUTTI, *Influenze islamiche nella formazione della tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità*, cit., p. 127].

definita attraverso Trattati e Bolle pontificie, che assecondarono le rivendicazioni territoriali dei sovrani cattolici di Spagna e Portogallo, osteggiati dai regni di Olanda, Francia e Inghilterra<sup>8</sup>.

Quest'ultima, in particolare, ferma sostenitrice del principio della libertà dei mari, assunse ben presto la veste di massima potenza navale e divenne l'unica in grado di esercitare un controllo su scala planetaria delle rotte commerciali più importanti, anche adottando prescrizioni volte a riservare la tutela di specifici interessi statali secondo un modello di tipo funzionale. Naturalmente anche nel Mediterraneo si assistette a una progressiva espansione dell'Inghilterra (specie dopo la conquista di Malta) e per questo le nazioni meno influenti spinsero per la creazione di fasce di rispetto lungo le coste e si dotarono di norme consuetudinarie che imposero deroghe al principio della libertà dei mari. Il nucleo concettuale di tale principio rimase comunque inalterato, poiché la libertà fu delimitata solo nella misura e in presenza di talune circostanze<sup>9</sup>.

Contrapposte logiche di protezione ed espansione (entrambe sorrette da evidente convenienza economica) accesero il contrasto tra il "diritto reale" della sovranità spaziale e l'esercizio funzionale del potere dello Stato sul mare, inteso quale spazio libero e patrimonio comune dell'Umanità<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> U. LEANZA, *Condizioni degli spazi marittimi e regime della navigazione nel Medioevo e nell'Evo moderno*, cit., p. 23.

<sup>9</sup> L. SICO, *Dalla libertà dei mari alla disciplina analitica delle attività di utilizzazione degli spazi marini*, in AA.VV., *Studi in onore di Umberto Lanza*, vol. III, Napoli, 2008, p. 1790. Va ricondotta a una consuetudine internazionale la prima affermazione del "mare territoriale" per un'estensione corrispondente all'effettiva possibilità di controllo. Tale limite di giurisdizione seguiva l'antica regola della "gittata dei cannoni", attraverso la quale lo Stato costiero manifestava la propria potestà di comando e possesso, volto a escludere Stati terzi dal proprio spazio. Nel 1782 la delimitazione del mare territoriale, quale zona protetta dagli spari dei cannoni, fu ridefinita dalla regola delle "tre miglia dalla linea di base", che sostituì anche la consuetudine delle cento miglia marine affermatasi con il regime del salvacondotto. Successivamente, il moderno diritto internazionale del mare ha ampliato l'area del mare territoriale fino al vigente limite delle dodici miglia dalla linea di costa a bassa marea o dalla linea retta di costa.

<sup>10</sup> Il principio del "patrimonio comune dell'Umanità", che si lega al concetto di *res communis omnium*, è stato impiegato per la prima volta nel diritto internazionale pattizio in merito alla disciplina dell'alto mare e, attualmente, si rinviene nella Convenzione

Contro le rivendicazioni promosse dagli Stati dominanti, su mari anche geograficamente distanti, si schierò però la dottrina che, richiamando gli autori greci e latini e il postulato del mare quale *res communis omnium*, contestò l'esercizio di giurisdizione esclusiva<sup>11</sup>.

Un'analisi più attenta consente, oggi, di specificare meglio il concetto di libertà dei mari, al quale non si attaglia più la qualifica di *res communis*: se questa, esprime l'inesistenza di diritti di godimento sul bene a titolo particolare, induce, altresì, all'errata rappresentazione del mare libero in termini di "comunione" e, dunque, di soggezione a una sovranità collettiva, che però non trova riscontro nella realtà attuale. Inoltre, la concezione della "cosa comune" mal si concilia con la nascita di diritti esclusivi derivanti dall'utilizzazione economica del mare (si pensi al pescato e allo sfruttamento di ogni altra utilità ricavabile)<sup>12</sup>.

Al di là delle diverse interpretazioni, rimane il fatto che, lentamente, si impose l'idea che il mare non potesse essere equiparato alla terraferma e che, pertanto, non fosse esperibile l'appropriazione. Si delinea, dunque, un principio di eguale e concorrente libertà di azione da parte degli Stati, i quali non possono esercitare un *dominium*, ma semmai l'*imperium*.

L'evoluzione della navigazione marittima internazionale in epoca moderna sembra voler ricomporre tale contrasto, riconoscendo una sovranità spaziale limitata alle acque più prossime alle coste (il mare terri-

---

di Montego Bay. L'art. 136 della Convenzione, infatti, include in tale categoria i fondi marini giacenti oltre la piattaforma continentale, non assoggettabili a rivendicazioni nazionali (N. RONZITTI, *Introduzione al diritto internazionale*, 5<sup>a</sup> ed., Torino, 2016, p. 86. Per un'ulteriore disamina si rinvia a G. SANNA, *Il mare come patrimonio comune dell'umanità: dalla tradizione alcuni spunti per un regime giuridico di tutela ambientale*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 1, p. 149 ss.).

<sup>11</sup> In particolare, Ugo Grozio, protestante moderato, si schierò contro le pretese esercitate dall'Inghilterra sui *British Seas* e negò che i portoghesi avessero sulle acque dell'Estremo Oriente i titoli giuridici dell'acquisto territoriale [U. GROZIO, *Mare liberum*, in F. IZZO (a cura di), *Quaderni del Dipartimento di Filosofia Politica "L'Orientale"*, Napoli, 2007].

<sup>12</sup> L. STICO, *L'alto mare*, Torino, 1999, p. 2 ss. L'Autore ritiene che la qualifica che individua con maggiore esattezza la condizione giuridica del mare libero sia quella, puramente negativa, della inappropriabilità e, quindi, della *res extra commercium*, che comporta il divieto di ogni posizione giuridica esclusiva.

toriale) e ricorrendo a concezioni funzionali per estendere la giurisdizione laddove lo Stato non possa rivendicare una sovranità piena.

Nel procedere verso il mare aperto, infatti, gli Stati possono vantare una sovranità circoscritta alla disciplina di talune attività ed esercitare, in via concorrente, talune potestà, quali la giurisdizione personale (che consente di regolare i comportamenti dei propri cittadini) e la giurisdizione reale (che permette di disciplinare, per mezzo di leggi e atti amministrativi, la proprietà, il possesso, e gli altri diritti reali sulle cose, siano esse le imbarcazioni o le risorse marine)<sup>13</sup>.

Anche per quanto riguarda la regolamentazione dell'alto mare, le più moderne tendenze in ambito internazionale scaturiscono da premesse di tipo funzionale, che – come vedremo – oltre a connotare l'intero sistema delle codificazioni, esprimono gli intenti delle nuove, grandi, potenze navali (come gli Stati Uniti e il Giappone), le quali emergono erodendo progressivamente il primato britannico ed espandendo la propria sovranità forti del progresso tecnologico di cui sono portatrici. Progresso che, se, da un lato, garantisce un maggiore e migliore sfruttamento delle risorse, dall'altro, esaspera i conflitti tra Stati e importa l'improrogabile esigenza di delineare meglio i contorni della sovranità e del controllo sugli spazi marini in seno alla Comunità internazionale<sup>14</sup>.

Gli accennati sviluppi della prassi sollecitano inevitabilmente l'attenzione della dottrina, che, pur partendo da una prospettiva di tipo spaziale, avanza l'idea di un nuovo istituto, individuabile con l'espressione "zona contigua", per tutelare gli interessi doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione dello Stato costiero e le connesse attività. Seguirà la teorizzazione e istituzione della zona economica esclusiva, nella quale lo Stato è titolare di diritti in materia di esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse ittiche; nonché nell'ambito della ricerca scientifica marina e della protezione dell'ambiente, con ulteriore

---

<sup>13</sup> L. SICO, *L'alto mare*, cit., p. 4.

<sup>14</sup> Stati Uniti e Giappone attuano anche un capillare controllo sui traffici, sulle imbarcazioni battenti bandiera nazionale e sulle navi straniere dirette verso i loro porti per tutelare efficacemente gli interessi, la salute e le abitudini di vita della comunità (L. SICO, *Dalla libertà dei mari alla disciplina analitica delle attività di utilizzazione degli spazi marini*, cit., p. 1791).

giurisdizione in merito all'installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture.

Si avvicinando le epoche storiche, si impongono nuove regolamentazioni, ma le antiche contrapposizioni permangono: *dominium* e *imperium* rivivono nei moderni criteri, "spaziale" e "funzionale", utilizzati per fronteggiare contrapposte esigenze, senza che sia possibile, per molto tempo, riconoscere l'effettiva prevalenza dell'uno rispetto all'altro.

## 2. *L'unificazione del diritto marittimo: alla ricerca di un equilibrio giurisdizionale*

La genesi di un diritto marittimo unitario, trasversale e autonomo, discende, come visto, dalla legislazione romana e in seguito dalle consuetudini, poi recepite negli statuti medievali, nelle legislazioni degli Stati moderni e, da ultimo, nei trattati internazionali, che hanno assunto un peso determinante.

Le norme internazionali che disciplinano l'ambito marittimo sono il frutto di una intensa attività di codificazione che ha attraversato varie fasi: dalla prima metà del XVI secolo al termine della seconda guerra mondiale vige una prassi internazionale frammentaria e disomogenea; il mare viene utilizzato quasi esclusivamente per fini militari e commerciali e le grandi potenze marittime godono di una supremazia sostanziale rispetto agli altri Stati, che tentano di delimitare le zone adiacenti alle loro coste. Proprio per regolamentare i confini del mare territoriale e individuare una possibile zona contigua di pertinenza fu convocata la prima Conferenza per la codificazione del diritto internazionale, che si svolse all'Aja nel mese di marzo del 1930. Tuttavia, i contrasti tra i Paesi partecipanti non consentirono la stesura di una convenzione vera e propria e un accordo fu raggiunto solo in merito al diritto degli Stati costieri sul mare territoriale e al riconoscimento del c.d. "passaggio inoffensivo"<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> N. RONZITTI, *Introduzione al diritto internazionale*, cit., p. 109; L. SCHIANO DI PEPE, *Il diritto del mare*, in AA.VV., *Istituzioni di diritto internazionale*, 5<sup>a</sup> ed., Torino, 2016, p. 436 ss.

La progressiva decolonizzazione, da un lato, e la crescente pressione dei Paesi in via di sviluppo, dall'altro, ha sollecitato l'incremento della attività di produzione normativa da parte di organismi internazionali, così come la situazione socio-politica successiva al secondo conflitto mondiale ha rafforzato la necessità di costruire un nuovo assetto della materia, trascendente i confini nazionali<sup>16</sup>.

L'opera di codificazione del diritto internazionale marittimo fu, quindi, ripresa dalle Nazioni Unite e dalla Commissione del diritto internazionale. In particolare, i lavori della Commissione sfociarono in un progetto di articoli sul diritto del mare che nel 1956 fu sottoposto all'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e successivamente costituì la base dei negoziati in seno alla Prima Conferenza sul diritto del mare, tenutasi a Ginevra nel 1958 con la partecipazione di 86 Stati<sup>17</sup>.

Nel 1960, sempre a Ginevra, fu convocata la Seconda Conferenza sul diritto del mare, che però disattese le aspettative circa la ratifica di un accordo sulla definitiva ampiezza delle acque territoriali e della relativa zona di pesca e per questo, con risoluzione dell'Assemblea Generale 2750-C del 17 dicembre 1970, fu convocata la Terza Conferenza delle Nazioni Unite che si sviluppò attraverso 11 sessioni, tra il 1973 e il 1982, concludendosi con l'adozione della Convenzione di Montego Bay (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) del 10 dicembre 1982 (integrata dall'Accordo di esecuzione della parte XI, dedicata al regime giuridico applicabile alle risorse dei fondali oceanici, del 29 luglio 1994)<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> A. XERRI SALAMONE, *Consuetudini e tradizione nella formazione del diritto marittimo uniforme*, cit., p. 1915.

<sup>17</sup> La Conferenza ha portato all'approvazione di quattro testi convenzionali distinti: la Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, la Convenzione sull'alto mare, la Convenzione sulla piattaforma continentale, la Convenzione sulla pesca e la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare. La tecnica redazionale seguita nel 1958, motivata dalla volontà di favorire la più ampia partecipazione, ha però dato luogo a un relativismo convenzionale accentuato, poiché alcuni Stati hanno aderito a una o più Convenzioni, ma non hanno ratificato le altre (l'Italia, per esempio, è parte contraente della Convenzione sul mare territoriale e di quella sull'alto mare, ma non delle Convenzioni sulla piattaforma continentale e sulla pesca).

<sup>18</sup> La Convenzione di Montego Bay, che non ha abrogato quanto statuito dalla Prima Conferenza sul diritto del mare del 1958 (sulla quale semplicemente prevale, *ex*

Attraverso la Convenzione è stato finalmente sostituito il regime consuetudinario e realizzata una compiuta codificazione dei principali aspetti giuridici della navigazione all'interno di sezioni ordinate; è stata tracciata una zonazione delle acque marine, graduando i diritti spettanti allo Stato costiero; sono state istituite la zona economica esclusiva e la giurisdizione sulla piattaforma continentale; si è provveduto a regolamentare le attività di ricerca e quelle estrattive minerarie nei fondali, orientandole al rispetto dell'ambiente, avverso forme di sfruttamento indiscriminato<sup>19</sup>.

Ciò assume particolare rilievo dato che in questo periodo storico gli spazi marini vengono considerati non solo nell'ottica dei traffici commerciali, ma anche come strumento di ricchezza diretta. Il progresso nelle tecnologie permette, infatti, lo sfruttamento delle risorse ittiche e minerali presenti. Anche per questo motivo, soprattutto nel Mediterraneo, si accentua la contrapposizione tra le grandi potenze marittime, orientate a preservare il principio della libertà dei mari, e gli Stati costieri che pretendono di estendere la propria giurisdizione su zone sempre più ampie<sup>20</sup>.

---

art. 311 par. 1, in caso di contrasto), conta 168 parti contraenti, corrispondenti alla maggior parte degli Stati che costituiscono la Comunità internazionale (l'ultima ratifica, in ordine di tempo, è avvenuta il 16 giugno 2016 da parte dell'Azerbaijan).

<sup>19</sup> Il nuovo diritto che caratterizza la Convenzione sarebbe sorto non in quanto codificazione pura e semplice, ovvero accertamento delle regole già esistenti e praticate, ma in virtù di un procedimento diverso, denominato "sviluppo progressivo del diritto internazionale" [così R. MONACO, *La successione tra convenzioni di Ginevra e di Montego Bay*, in U. LEANZA (a cura di), *Il regime giuridico internazionale del mare Mediterraneo. Atti del convegno «The international legal regime of the Mediterranean sea. Le régime juridique international de la mer Méditerranée» (Castelgandolfo, 18-19 ottobre 1985)*, Milano, 1987, p. 347].

<sup>20</sup> L'istituto della piattaforma continentale, già codificato dalla Convenzione del 1958 e in seguito compiutamente disciplinato nella parte VI della Convenzione di Montego Bay, permette allo Stato costiero di esercitare poteri sovrani funzionali in materia di esplorazione e sfruttamento delle risorse, minerali e non, dei fondali marini e del sottosuolo marino fino all'orlo esterno del margine continentale (e comunque non oltre le 350 miglia marine) o fino a una distanza di 200 miglia marine dalle linee di base, nel caso che l'orlo esterno del margine si trovi a una distanza inferiore. I diritti dello Stato costiero sulla piattaforma continentale sono esclusivi, nel senso che nessuno può svolgere attività di esplorazione o sfruttamento senza l'autorizzazione dello Stato costiero;

L'importante Convenzione del 1982, attraverso i suoi più significativi istituti, ha mediato il conflitto tra "sovranità" e "libertà" ed ha improntato il moderno diritto internazionale a un *funzionalismo statale* netto e generalizzato: sulla base di questa teoria la sovranità è controllo "dinamico" di uomini, cose e situazioni, e non mero possesso "statico" di territori. La sovranità deve essere quindi descritta in termini funzionali, così che sia rinvenibile in ogni situazione (entro e fuori lo stretto territorio) in cui lo Stato esercita in via esclusiva la coercizione, il controllo e la potestà su di una collettività o un complesso di beni. Tale regime è modellato sulle singole attività che vengono svolte ed è proprio la natura e disciplina di ciascuna di queste attività (che presentano un riflesso pubblico) a venire in rilievo e a garantire un ambito di giurisdizione "riservata"<sup>21</sup>.

L'esercizio della sovranità sulla terraferma non esaurisce, quindi, tutti i casi possibili di governo di uno Stato e ciò si attaglia perfettamente all'ambito navigazionista, dove la *potestas* coinvolge ambiti prettamente territoriali (come il mare territoriale), ma anche non propriamente o fittiziamente territoriali (si pensi alle navi e agli aeromobili).

Peraltro, le attività statali (protette) possono essere classificate anche in relazione agli spazi marini in cui si svolgono, attraverso schemi empirici legati alla distanza dalla costa: vi possono essere attività svolte

---

tali diritti non pregiudicano, però, lo *status* giuridico delle acque sovrastanti la piattaforma, che rimangono soggette al regime dell'alto mare, né quello dello spazio aereo sovrastante l'alto mare. L'attribuzione necessaria allo Stato costiero di poteri sulla piattaforma continentale (considerata come il naturale prolungamento del suo territorio nazionale) la diversifica dalla c.d. zona economica esclusiva (ZEE), istituto introdotto dalla Convenzione di Montego Bay, che abbisogna di una apposita proclamazione (analogamente alla c.d. "zona contigua") da parte dello Stato costiero in accordo con gli Stati adiacenti e frontisti (N. RONZITTI, *Introduzione al diritto internazionale*, cit., p. 118; U. LEANZA, *Lo stato dell'arte nella territorializzazione degli spazi marini nel Mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2010, p. 181. Per un'analisi delle differenti modalità di utilizzazione della ZEE negli ordinamenti interni degli Stati marittimi, v. L. SICO, *Dalla libertà dei mari alla disciplina analitica delle attività di utilizzazione degli spazi marini*, cit., p. 1795). Circa nozione e limiti della ZEE si rinvia a quanto contenuto nel Capitolo 3, par. 1.1.

<sup>21</sup> R. QUADRI, *La sudditanza nel diritto internazionale*, Padova, 1936; ID., *Le navi private nel diritto internazionale*, Milano, 1939; B. CONFORTI, *Il regime giuridico dei mari. Contributo alla ricostruzione dei principi generali*, Napoli, 1957.



nei mari adiacenti alla terraferma (soggette a giurisdizione prevalente dello Stato costiero) e attività che coinvolgono aree più distanti e che, proprio perché spostate verso l'alto mare, manifestano un irradimento scemante della giurisdizione dello Stato costiero per effetto di una compensazione tra le sue "libertà soggettive" e le altrettanto legittime pretese esercitate da Paesi terzi.

Proprio la dinamicità dello strumento funzionale impone un'ottica di relazione e in questi casi si attuerà un bilanciamento tra attività permesse e vietate e si avranno giurisdizioni concorrenti dello Stato costiero e dello Stato della bandiera: si pensi, a titolo esemplificativo, alla libertà di navigazione di tutti gli Stati nella zona economica esclusiva e alla coesistenza di tale libertà con i diritti esclusivi di pesca esercitabili dallo Stato costiero<sup>22</sup>, oppure, ancora, alle attività di controllo che lo Stato costiero può esercitare nella c.d. zona contigua per prevenire e punire violazioni alle proprie leggi perpetrate nel braccio di mare territoriale.

Quest'ultimo caso merita, invero, una precisazione.

L'eventuale esercizio di poteri, prescrittivi o coercitivi, da parte dello Stato costiero sulle navi straniere in transito in una zona marittima sottoposta, interamente o parzialmente, alla sua giurisdizione non è finalizzato a limitare il libero esercizio della navigazione allo Stato di bandiera, ma solo a tutelare i diritti di esclusiva dello Stato costiero. Dunque, in casi simili, la giurisdizione funzionale non si estende automaticamente, ma occorre prendere in considerazione sia la zona marina interessata (mare territoriale, zona contigua, ZEE), che il tipo di condotta posta in essere (che deve realmente pregiudicare un diritto sovrano dello Stato costiero riconosciuto a livello internazionale).

Specularmente, non è corretto inferire dal diritto di navigazione riconosciuto allo Stato di bandiera un limite ai poteri dello Stato costiero nel disciplinare il regime delle acque di sua spettanza.

L'equilibrio giurisdizionale marittimo si basa, pertanto, su un rapporto stretto fra il potere funzionale dello Stato costiero e quello dello Stato della bandiera: quando non può esercitarsi la potestà di governo

---

<sup>22</sup> Da notare che questi ultimi vanno anche posti in relazione con i diritti di parziale sfruttamento (concessi agli Stati privi di litorale e agli Stati geograficamente svantaggiati) delle risorse biologiche in eccedenza presenti nella medesima zona (artt. 69-70 UNCLOS).

dello Stato costiero risorge il potere dello Stato della bandiera, anch'esso, al pari del primo, inteso quale potere funzionale, essendo fondato sul collegamento esistente tra nave e Stato di appartenenza<sup>23</sup>.

Tale assunto trova corrispondenza nella teoria, consolidatasi nella dottrina e nella giurisprudenza italiana, che sposa la distinzione tra “fatti interni” e “fatti esterni” come criterio di delimitazione tra le contrapposte sfere di giurisdizione dello Stato della bandiera e dello Stato costiero<sup>24</sup>.

Proprio adottando un approccio di tipo funzionale si ridimensionano le istanze volte a riconoscere una sovranità incondizionata dello Stato costiero; in estrema sintesi, la ripartizione di “poteri” tra Stato costiero e Stato di bandiera oscilla a favore di quest'ultimo più ci si allontana dalla costa poiché si tende a circoscrivere, in ambito penale, la giurisdizione dello Stato costiero ai reati che, per loro natura e per i loro effetti, interferiscono sulla vita della comunità territoriale, turbandone il buon ordine e la sicurezza, riservando, invece, alla giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera quei fatti che, nel contesto della navigazione in acque internazionali, esauriscono i propri effetti all'interno della nave e in relazione alla comunità viaggiante<sup>25</sup>.

Proprio prendendo spunto da queste ultime considerazioni è opportuno ricostruire nel dettaglio il regime giuridico concernente la nave e la comunità presente a bordo della stessa.

---

<sup>23</sup> L. SICO, *L'alto mare*, cit., p. 7 ss.

<sup>24</sup> «Tutto ciò che trascende, nelle sue conseguenze, il bordo della nave, o perché queste hanno luogo fuori dallo spazio circoscritto della nave (ad es. urto tra navi) o perché si ripercuotono sulla comunità territoriale, legittima l'esercizio dei poteri dello Stato costiero; tutto ciò che non trascende l'ambito della nave e non si ripercuote quindi sulla comunità è di competenza esclusiva dello Stato della bandiera. In altri termini ancora: la nave privata straniera resta un'entità estranea allo spazio territoriale fin quando, e nei limiti in cui, la nave come comunità non venga a interferire nella vita locale» (R. QUADRI, *Diritto internazionale pubblico*, 5<sup>a</sup> ed., Napoli, 1989, p. 744).

<sup>25</sup> Tali considerazioni si raccordano con quanto già delineato all'interno del terzo capitolo circa l'applicabilità della legge penale nazionale.

*3. Le prerogative dello Stato di bandiera: l'attribuzione della nazionalità (il principio di effettività al vaglio della giurisprudenza internazionale)*

Rispetto alle osservazioni svolte nel paragrafo precedente, occorre precisare che la libertà che permea il sistema giuridico della navigazione non va confusa con la libertà connessa alla situazione giuridica soggettiva dello Stato di bandiera, che si desume dall'art. 90 UNCLOS, secondo cui ogni Stato, costiero o privo di litorale, ha il diritto di far navigare navi battenti la sua bandiera, sia pubbliche che private<sup>26</sup>.

Condizione necessaria perché uno Stato eserciti la libertà di navigazione è, dunque, che esso possa attribuire alle navi la propria nazionalità, assumendo contestualmente la responsabilità di gestire in via esclusiva ogni aspetto della vita a bordo<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> E. ZAMUNER, *La tutela delle navi private nel diritto internazionale*, cit., p. 144. Interessanti le considerazioni della dottrina sul diritto, spettante anche agli Stati privi di litorale – come la Svizzera –, di godere della libertà del mare e di avere una propria flotta (F. LAURIA, *Bandiere ombra e stati privi di litorale marittimo*, in *Dir. maritt.*, 1, 1977, p. 125).

<sup>27</sup> Per quanto riguarda l'ordinamento italiano, completata la costruzione, la nave viene identificata mediante la stazza, il nome, il luogo e il numero di iscrizione nelle matricole o nei registri, a seconda che la nave sia, rispettivamente, "maggiore" o "minore" (cfr. art. 146 cod. nav.). Per l'iscrizione il Codice della navigazione richiede che la nave appartenga per una quota superiore ai dodici carati a persone fisiche o giuridiche di Stati membri dell'Unione europea (art. 143 lett. a), ma può essere iscritta anche una nave appartenente a persone fisiche o giuridiche di Stati terzi, purché queste assumano direttamente l'esercizio della nave attraverso una stabile organizzazione sul territorio italiano (art. 143 lett. b). Con il procedimento di iscrizione la pubblica autorità accerta la sussistenza dei requisiti di idoneità alla navigazione e concede il rilascio dell'atto di nazionalità (art. 149 cod. nav.); conseguentemente si avrà il conferimento della bandiera italiana (art. 155 cod. nav.), che consentirà alla nave privata di essere identificabile, nella sua individualità, per il diritto internazionale. In dottrina v. F. FLORIO, *Nazionalità della nave e legge della bandiera*, Milano, 1957; F. BERLINGIERI, *Requisiti di nazionalità, contrasti fra codice della navigazione e regolamento*, in *Dir. maritt.*, 1979, p. 157; W. D'ALESSIO, *Nazionalità della nave: tra codificazione e decodificazione*, Napoli, 1984; D. GAETA, *Nazionalità della nave e dell'aeromobile*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, p. 765; ID., *La nuova disciplina dei requisiti di nazionalità della nave*, in *Vita notarile*, 1978, p. 338; S.M. CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970.

Per lungo tempo, in assenza di indicazioni da parte dell'ordinamento internazionale, ogni Stato ha determinato autonomamente i presupposti e le condizioni alle quali subordinare l'attribuzione della propria nazionalità: mentre alcuni Paesi hanno adottato dei requisiti di collegamento (per lo più legati alla nazionalità della persona – fisica o giuridica – proprietaria della nave), altri hanno accordato liberamente la propria bandiera, dando luogo al fenomeno delle “bandiere ombra o di convenienza” (per cui l'insegna di una nazione viene issata da una nave di proprietà di cittadini o società di un altro Stato)<sup>28</sup>.

Seppur non sia stata accertata una corrispondenza biunivoca tra bandiere di convenienza e problemi di sicurezza della navigazione, proprio la diffusione del ricorso all'iscrizione della nave in registri di comodo ha allentato il tradizionale principio dell'esclusiva competenza dello Stato della bandiera sulle condizioni di navigabilità della nave ed ha indotto all'adozione, a livello europeo, della Direttiva 2009/16/Ce sul c.d. «Port State Control» (PSC), che ha disciplinato i controlli ai quali gli Stati di approdo devono sottoporre le navi straniere per verificare la conformità alla normativa internazionale in materia di sicurezza, prevenzione di incidenti, misure antinquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> Sul problema delle bandiere ombra, v., *ex multis*, S. ZUNARELLI, *Le bandiere di convenienza ed il progetto UNCTAD sulle condizioni di immatricolazione delle navi*, in *Studi marittimi*, 27, 1986, p. 65; U. LEANZA, *Nazionalità della nave, bandiere ombra e progetto di convenzione UNCTAD*, in *Dir. maritt.*, 1, 1984, p. 29; F. LAURIA, *Bandiere ombra e situazioni giuridiche di comodo*, in *Trasporti*, 11, 1977, p. 3; S.M. CARBONE, L. SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione Europea*, Torino, 2010, p. 34.

<sup>29</sup> La direttiva si applica a tutte le navi facenti scalo in un porto di uno Stato membro, con esclusione di pescherecci, navi da guerra e ausiliarie, navi in legno di costruzione rudimentale, navi di Stato impiegate per scopi non commerciali, imbarcazioni da diporto non destinate a operazioni commerciali. Alle navi soggette a controllo dovrà essere attribuito un “profilo di rischio” che determina il tipo e la frequenza delle ispezioni e qualora dai controlli siano emerse carenze o un evidente pericolo per la sicurezza, la salute e l'ambiente, le ispezioni si possono concludere con l'emanazione di un provvedimento di fermo della nave, ossia di un atto amministrativo di natura cautelare non afflittiva, contenente il divieto di prendere il mare o di continuare l'attività. Peraltro, ai sensi della medesima Direttiva, gli Stati membri sono tenuti a rifiutare l'accesso ai loro porti a tutte le navi battenti la bandiera di un Paese la cui percentuale di fermi

Da notare che con la Convenzione di Montego Bay sono stati introdotti dei parametri di riferimento per valutare la liceità del comportamento di uno Stato nell'attribuzione della propria bandiera: l'art. 92 (disciplinando la posizione giuridica delle navi) stabilisce, infatti, che le navi debbano battere la bandiera di un solo Stato, alla cui giurisdizione esclusiva sono sottoposte nel corso della navigazione, salvo casi eccezionali specificamente previsti da trattati internazionali o dalla stessa Convenzione. La medesima norma vieta a una nave di cambiare bandiera durante una traversata o durante uno scalo in un porto, a meno che non si verifichi un effettivo trasferimento di proprietà o di immatricolazione e nel caso in cui una nave adotti, secondo convenienza, le bandiere di due o più Stati può essere assimilata a una nave priva di nazionalità.

La Convenzione, poi, ha precisato meglio il concetto stesso di nazionalità, vincolandone l'attribuzione all'esistenza di un legame effettivo (*genuine link*)<sup>30</sup> tra lo Stato e la nave, sotto il profilo della necessaria integrazione di quest'ultima nel contesto economico e politico nazionale, in modo da consentire un effettivo esercizio della sovranità da parte dello Stato di bandiera<sup>31</sup>.

---

comporti l'inclusione in una *black list*, pubblicata nel rapporto annuale del *Memorandum of Understanding (Paris MoU)*, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982 quale accordo regionale tra amministrazioni marittime, volto proprio alla creazione di un sistema armonizzato di procedure per il controllo delle navi da parte dello Stato di approdo. In dottrina, si rinvia a M.M. COMENALE PINTO, *Port State Control*, in M.P. RIZZO, C. INGRATOCI (a cura di), *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione*, Milano, 2014, 89 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *Port State Control*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 765; C. MONTEBELLO, *Bandiere di convenienza, sistemi di registrazione «alternativi» e Port State Control*, in *Trasporti*, 2001, 85, p. 149; O. OZÖCYIR, *Port State Control*, London, 2004; R. POLLASTRINI, *In tema di Port State Control*, in *Dir. maritt.*, 2004, p. 1276; P. CELLE, *Il «Port state Control» nel diritto internazionale*, in *Dir. maritt.*, 2007, p. 712 ss.

<sup>30</sup> Uno dei primi richiami al concetto di *genuine link* in ambito internazionale si rinviene nel caso "Nottebohm" (*Liechtenstein vs. Germania*), che non riguardava la nazionalità di una nave, ma di una persona per l'esercizio della protezione diplomatica e che fu deciso dalla Corte Internazionale di Giustizia il 6 aprile del 1955, in *International Court of Justice Reports*, 15, 1955, par. 23.

<sup>31</sup> Quale sia il reale contenuto del *genuine link* menzionato all'art. 91 della Convenzione di Montego Bay del 1982 viene esplicitato nel successivo art. 94, ove si dispone che «ogni Stato esercita effettivamente la propria giurisdizione e il proprio controllo su

In questo modo si è inteso evitare che gli Stati attribuissero la propria nazionalità a navi sulle quali non erano in grado di affermare alcuna potestà. Del resto, dall'attribuzione della nazionalità derivano importanti conseguenze giuridiche: allo Stato della bandiera è infatti consentito non solo il pieno esercizio della propria giurisdizione (con delimitazione reciproca rispetto a quella di altri Stati), ma anche il corrispondente onere di proteggere la nave e la comunità viaggiante contro ogni interferenza o aggressione da parte di terzi.

In concreto, però, le prescrizioni convenzionali non hanno circoscritto la sostanziale discrezionalità degli Stati nell'attribuire la propria nazionalità, poiché essi, tuttora, non sono vincolati all'osservanza rigorosa di criteri di collegamento uniformi<sup>32</sup>. Ciò si rispecchia nel persistente impiego delle bandiere di comodo; fenomeno, in origine limitato alle sole navi commerciali (mercantili o per trasporto passeggeri), che ha assunto dimensioni sempre più vaste (coinvolgendo soprattutto la navigazione da diporto) per realizzare diverse finalità illecite, quali: l'evasione fiscale, l'omesso rispetto delle norme sul lavoro marittimo, la violazione delle norme sulla pesca e sulla protezione dell'ambiente<sup>33</sup>.

Il Tribunale Internazionale per il Diritto del Mare ha affrontato in diverse occasioni, esprimendo orientamenti difformi, la questione della

questioni di carattere amministrativo, tecnico e sociale sulle navi che battono la sua bandiera»; i successivi commi da 2 a 7 dell'art. 94 indicano in dettaglio in cosa debbano estrinsecarsi la giurisdizione e il controllo dello Stato di bandiera (in dottrina cfr. U. LEANZA, *Navi private (dir. internazionale)*, in *Noviss. dig. it., App.*, V, Torino, 1984, p. 194).

<sup>32</sup> In proposito, si segnala la Convenzione di Ginevra del 7 febbraio 1986, sulle condizioni per la registrazione delle navi; in essa vengono individuati alcuni fattori minimali che permetterebbero *ex post* di stabilire l'esistenza di un *genuine link*: i parametri riguardano le modalità di funzionamento dell'amministrazione marittima nazionale, la gestione della nave, la partecipazione di cittadini all'armamento, il controllo statale sull'amministrazione e sul funzionamento delle compagnie di armamento (S. ZUNARELLI, *La Convenzione di Ginevra sulle condizioni per la registrazione delle navi*, in *Dir. maritt.*, 1986, p. 853).

<sup>33</sup> Con riguardo agli intenti speculativi dei possessori dei natanti da diporto e ai connessi illeciti penali e amministrativi, si rinvia a V. MARSIGLIA, R. VUOSI, *Le «bandiere ombra» ed il trattamento penalistico*, in *Giust. pen.*, 1977, p. 727; P.M. TABELLINI, *«Bandiere ombra». Problemi tributari e valutari*, in *Legislazione e giurisprudenza tributaria*, 3-4, 1978, p. 706.

nazionalità di una nave in presenza di circostanze dubbie sull'esistenza di un legame effettivo.

Un precedente interessante riguarda il caso “Saiga” (*Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*), in cui una nave, che svolgeva servizio di rifornimento di carburante a pescherecci, battente bandiera di Saint Vincent e Grenadines risultava di proprietà di una società cipriota, ma era gestita da una società britannica e noleggiata da una impresa svizzera. Il sospetto che la “Saiga” fosse, in realtà, priva di nazionalità derivava dal fatto che il natante, al momento del suo abbordaggio da parte di un'unità navale della Guinea, era in possesso di un certificato provvisorio di immatricolazione nei registri di Saint Vincent e Grenadines scaduto da oltre un mese e solo in seguito sostituito da un certificato permanente. Con la sentenza resa in data 1° luglio 1999 il Tribunale ha, però, riconosciuto il diritto della nave di battere la bandiera di Saint Vincent e Grenadines, sulla base del fatto che lo Stato in questione aveva sempre (anche con comportamento concludente) riconosciuto la nazionalità della nave, agendo in protezione della stessa<sup>34</sup>.

Sulla scorta di tale pronuncia, dunque, si conferma che il *genuine link* non si esplicita solo nei meri “collegamenti” formali quali l'iscrizione nei registri, ma nell'effettivo esercizio della sovranità da parte dello Stato sulle navi alle quali esso ha attribuito la propria nazionalità.

Tuttavia, la scadenza del termine di validità del certificato provvisorio di registrazione della nave è stata ritenuta determinante, dal medesimo Tribunale, per dichiarare il difetto di giurisdizione nel caso “Grand Prince” (*Belize v. France*), deciso con pronuncia del 20 aprile 2001. Il procedimento era stato intentato dal Belize a tutela di un peschereccio di incerta proprietà, condotto da un equipaggio di trentasette cittadini spagnoli, il quale – mentre era in navigazione presso le Kerguelen Islands – era stato fermato da una fregata francese e al momento della domanda di Pronto rilascio (*Prompt release*)<sup>35</sup> si era avvalso di

---

<sup>34</sup> P. TERRIBILE, *La prima decisione del Tribunale Internazionale del Diritto del Mare: il procedimento per il pronto rilascio della m/n “Saiga”*, in *Dir. maritt.*, 4, 1999, pp. 1281-1295.

<sup>35</sup> Procedura speciale, disciplinata nell'art. 292 della Convenzione, per ottenere la liberazione di una nave o dell'equipaggio che siano stati fermati dallo Stato costiero per supposta violazione di misure concernenti l'esercizio dei diritti sovrani di esplorazione,

una immatricolazione nazionale provvisoria scaduta da oltre due mesi. Nel caso di specie, il fatto che il Belize avesse dichiarato (seppur con qualche contraddizione) che la nave era di fatto investita della propria nazionalità non è stato ritenuto sufficiente dal Tribunale per riconoscere l'esistenza della medesima giurisdizione<sup>36</sup>.

Invero, l'orientamento che si è definitivamente imposto è quello volto a riconoscere che le disposizioni convenzionali in base alle quali è richiesto il *genuine link* tra la nave e lo Stato di bandiera non hanno tanto la funzione di fissare criteri in riferimento ai quali stabilire la validità dell'iscrizione di una nave nei registri dello Stato di bandiera, quanto l'obiettivo di assicurare una sovranità effettiva e un controllo efficace sulle navi. La nozione di "legame effettivo" si è, dunque, progressivamente emancipata dal dato formale legato alla titolarità della nazionalità, domicilio o sede, della persona fisica o giuridica cui può essere riferita l'imbarcazione e assume, oggi, una natura sostanziale, riflettendo lo stretto rapporto tra la flotta navale e l'economia nazionale dello Stato di bandiera<sup>37</sup>.

A ulteriori conclusioni si è giunti nel caso "Virginia" (*Panama v. Guinea-Bissau*), deciso con pronuncia del 14 aprile 2014. In specie, una petroliera battente bandiera di Panama era stata fermata dalle autorità della Guinea-Bissau nella propria zona economica esclusiva mentre effettuava operazioni di rifornimento a pescherecci stranieri. Secondo la Guinea-Bissau la mera iscrizione nel registro di Panama della nave non era sufficiente a comprovare un *genuine link*, mancando la prova di una reale "connessione" con tale Paese, ma il Tribunale ha escluso che lo Stato costiero potesse disconoscere la nazionalità della nave, precisando che il *genuine link* non è un prerequisito o una condizione che deve es-

---

di sfruttamento, di conservazione e di gestione delle risorse ecologiche nella zona economica esclusiva o delle misure concernenti la prevenzione e riduzione dell'inquinamento. La norma identifica lo Stato di bandiera come l'unico soggetto legittimato a presentare istanza di pronto rilascio.

<sup>36</sup> E. ZAMUNER, *La tutela delle navi private nel diritto internazionale*, cit., p. 96.

<sup>37</sup> E. ZAMUNER, *La tutela delle navi private nel diritto internazionale*, cit., p. 101 ss.; M. LOPEZ DE GONZALO, *Il regime giuridico della nave nel diritto interno, internazionale e comunitario*, in *Dir. maritt.*, 2013, 1, p. 51; U. LEANZA, *Navi private (dir. internazionale)*, cit., p. 194.



sere soddisfatta per l'esercizio del diritto dello Stato a concedere la propria bandiera, ma un effetto giuridico di tale riconoscimento, la cui incidenza può essere, pertanto, apprezzata solo in un momento successivo<sup>38</sup>.

In definitiva, la nazionalità di una nave si esplica nel concreto rispetto delle prescrizioni volte ad assicurare una più efficace attuazione dei doveri connessi alla bandiera e le critiche mosse agli Stati che mantengono *open registries* si fondano non tanto sulla mancanza di collegamenti tra di essi e i soggetti proprietari delle navi, quanto sulla loro incapacità (o mancanza di volontà) di esercitare una sovranità effettiva e un controllo efficace sulle imbarcazioni alle quali concedono la propria insegna.

#### *4. I doveri derivanti dalla giurisdizione della bandiera: protezione e disciplina della "comunità viaggiante"*

L'assoggettamento di una nave alla giurisdizione di uno Stato comporta il diritto alla protezione diplomatica e all'assistenza consolare che si estendono all'unità navale in quanto tale e alle persone o cose a essa collegate.

Significativo il fatto che il diritto dello Stato di bandiera di agire in protezione dei privati che si trovano a bordo coinvolge, oltre ai cittadini, anche gli stranieri in quanto la Convenzione di Montego Bay non eleva la nazionalità dei singoli a criterio di giurisdizione e la stessa prassi internazionale ha sancito il principio secondo cui «the ship, every thing on it, and every person involved or interested in its operations are treated as an entity linked to the flag State. The nationalities of these persons are not relevant»<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> E. ZAMUNER, *La tutela delle navi private nel diritto internazionale*, cit., p. 113.

<sup>39</sup> P. TERRIBILE, *La prima decisione del Tribunale Internazionale del Diritto del Mare: il procedimento per il pronto rilascio della m/n "Saiga"*, cit., p. 1281. Nel già citato caso "Saiga" si è sancito il diritto dello Stato di bandiera a estendere la protezione anche ai membri dell'equipaggio stranieri. In specie, Tribunale Internazionale per il Diritto del Mare, oltre ad avere riconosciuto la nazionalità di Saint Vincent e Grenadines, ha ordinato alla Guinea di pagare un risarcimento per i danni riportati dall'imbarca-

Pertanto, in presenza di un illecito che provochi un danno a una nave e al suo equipaggio (in ipotesi, misto nazionale-straniero), il diritto internazionale assicura, oltre alla protezione diplomatica dello Stato di cittadinanza, anche quella dello Stato della bandiera<sup>40</sup>.

La comunità viaggiante assume, dunque, un autonomo riconoscimento internazionale in virtù di un criterio oggettivo (la nazionalità del-

---

zione e per le lesioni subite dall'equipaggio, ucraino e senegalese, presente a bordo durante l'arresto. Analogo principio è stato espresso nella decisione del risalente caso "I'm Alone": la controversia prese le mosse da un reclamo presentato dal Canada davanti alla commissione arbitrale costituita da Gran Bretagna e Stati Uniti a seguito di un compromesso del 18 agosto 1924 che dava esecuzione all'art. 4 dell'«Anglo-American Liquor Treaty» del 23 gennaio 1924. La richiesta di risarcimento del Canada riguardava i danni provocati dall'affondamento dell'"I'm Alone", una nave battente bandiera canadese, a opera degli Stati Uniti – al largo delle sue coste – nel corso di una operazione di contrasto al contrabbando di liquori, che causò anche la morte di un membro dell'equipaggio. La commissione giudicò illecito l'affondamento e condannò gli U.S.A. al versamento di un risarcimento per i danni subiti dal capitano e da altri individui, tre dei quali non canadesi (L.B. SOHN, J.E. NOYES, E. FRANCKX, K.G. JURAS, *Cases and Materials on the Law of the Sea*, Boston, 2014, p. 129).

<sup>40</sup> V. art. 18 CDI (*Protection of ships' crews*), *Draft articles on Diplomatic Protection*, 2006: «The right of the State of nationality of the members of the crew of a ship to exercise diplomatic protection is not affected by the right of the State of nationality of a ship to seek redress on behalf of such crew members, irrespective of their nationality, when they have been injured in connection with an injury to the vessel resulting from an internationally wrongful act». È un principio elementare del diritto internazionale quello che autorizza lo Stato a proteggere i propri cittadini che siano direttamente lesi da atti contrari al diritto internazionale; tuttavia, nel caso di persone fisiche o giuridiche l'esercizio della protezione diplomatica è condizionato al previo esaurimento dei ricorsi interni: lo Stato, quindi, può intervenire solo dopo che l'individuo o la persona giuridica abbiano esperito tutti i rimedi, ordinari e straordinari, disponibili nello Stato che si è reso responsabile dell'illecito. Tale regola obbedisce a evidenti esigenze di economicità, poiché – qualora il soggetto riesca a ottenere soddisfazione delle proprie pretese – il ricorso dello Stato nazionale non è più esperibile. Se, invece, il danno coinvolge direttamente l'altro Stato (come nel caso di affondamento di una nave militare) quest'ultimo, in qualità di danneggiato, può intervenire senza il previo ricorso ai rimedi interni (N. RONZITTI, *Introduzione al diritto internazionale*, cit., p. 364 ss.). Se, ancora, si tratta di pregiudizio indiretto allo Stato di bandiera, avente però un carattere *erga omnes* (come nel caso di violazione dei diritti umani di coloro che si trovano a bordo, cittadini o meno) la legittimazione ad agire in protezione dello Stato di bandiera è ugualmente ammessa.

la nave), diverso e ulteriore rispetto a quello tradizionale, soggettivo, di cittadinanza e nazionalità dei singoli. Il legame oggettivo, peraltro, va ulteriormente precisato in ottica funzionale proprio con riferimento all'equipaggio, poiché sussiste un rapporto (di servizio) che lo lega alla nave e finché esso perdura i componenti dell'equipaggio si predispongono a operare gerarchicamente nell'ambito della giurisdizione dello Stato di bandiera, che è legittimato a intervenire per prevenire e reprimere ogni conseguenza pregiudizievole<sup>41</sup>.

Anche la gestione delle comunità viaggianti è, dunque, permeata dalla concezione funzionale della potestà di governo, che, come si è già avuto modo di precisare, identifica la sovranità non come un potere sul territorio o sullo spazio fisico, ma come un controllo, libero dalle ingerenze di altri Stati, sulle attività che in quel territorio o spazio si svolgono.

Entrando un po' più nel dettaglio, l'ordinamento internazionale consente alla legge nazionale (di bandiera) di provvedere alla disciplina della vita di bordo, che si fonda sulla compresenza di diritti pubblici e privati che lo Stato di bandiera riconosce a coloro che formano l'equipaggio e assumono lo *status* di comandante.

Quest'ultimo è l'unica autorità che a bordo rappresenta lo Stato e tale figura è una delle più complesse per i suoi aspetti tecnici, privatistici e amministrativistici, nonché per la varietà e vastità dei compiti assegnati; le attribuzioni che qualificano la funzione di comando sono, essenzialmente, l'accertamento dell'idoneità della nave alla navigazione, la direzione esclusiva della navigazione, l'approvvigionamento dei rifornimenti e di tutto quanto necessario nel corso della spedizione, la tenuta e la conservazione dei documenti e dei libri di bordo, la denuncia

---

<sup>41</sup> Nella prassi statunitense, l'acquisto della protezione funzionale ha come corollario quello di escludere la protezione dello Stato di cittadinanza per il tempo del servizio prestato a bordo; infatti quando un marinaio viene arruolato su una nave americana l'unica nazionalità che rileva è quella dello Stato di bandiera. Nel caso "McCready" (*US v. Messico*) l'arbitro, Sir Edward Thornton, ha dichiarato esplicitamente che: «i marinai stranieri in servizio nella marina militare o mercantile americana hanno il diritto, per la durata di tale servizio, alla tutela della bandiera sotto la quale servono» (L.B. SOHN, J.E. NOYES, E. FRANCKX, K.G. JURAS, *Cases and Materials on the Law of the Sea*, cit., p. 129).

di eventi straordinari. Giuridicamente il comandante assume la qualifica di esercente privato una pubblica funzione e di ufficiale di stato civile *ex art.* 203 cod. nav., cui vengono devoluti poteri disciplinari e di polizia; quanto al, diverso, connesso, potere gerarchico, il comandante lo esercita direttamente sull'equipaggio e sui passeggeri e, quale soggetto investito della più alta autorità, rappresenta l'armatore nell'esercizio di funzioni giuridiche di natura privatistica e pubblicistica<sup>42</sup>.

Per quanto concerne l'equipaggio, quale comunità di lavoro presente a bordo, vi è da dire che la sua composizione è determinata da specifiche norme di legge e contratti collettivi in relazione alle caratteristiche e all'impiego del bastimento (peraltro, all'osservanza di queste prescrizioni, provvede personalmente il Comandante del porto ai sensi e per gli effetti dell'art. 317 cod. nav.). I membri dell'equipaggio oltre a dover rispettare l'ordinamento gerarchico e gli obblighi privatistici, derivanti dal rapporto di lavoro in essere, hanno precisi doveri di natura pubblicistica, che scaturiscono dalla loro partecipazione all'organizzazione di bordo, quali: cooperare alla salvezza della nave fino a quando il comandante non abbia dato l'ordine di abbandono nave, recuperare il relitto della nave in caso di naufragio, prestare soccorso ad altra nave in pericolo, collaborare ai fini della sicurezza e della salute dei lavoratori a bordo, eseguire ordini di arresto di persone a bordo<sup>43</sup>.

La Convenzione di Montego Bay impone allo Stato di adottare tutte le misure necessarie per garantire la sicurezza in mare e tra queste rientra la designazione di comandante e membri dell'equipaggio competenti e in grado di far rispettare le norme internazionali relative alla salvaguardia della vita umana in mare e alla prevenzione degli abbordi e dell'inquinamento marino (art. 94 c. 4 lett. b e c).

La medesima Convenzione si occupa, poi, di disciplinare il regime della responsabilità dei soggetti menzionati, nel caso di sinistri occorsi

---

<sup>42</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., p. 354. Per una rassegna giurisprudenziale completa inerente i doveri del comandante e delle altre figure esercenti servizi nautici si rinvia a U. IZZO, F. MORANDI (a cura di), *L'Acqua. Mare laghi e fiumi. La responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, III, Torino, 2015.

<sup>43</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., p. 350.

in fase di navigazione in acque internazionali, sotto il profilo della giurisdizione applicabile. Già l'art. 92 impone (salvo ipotesi eccezionali) la giurisdizione dello Stato di bandiera nel mare libero, ma a tale norma si affianca l'art. 97 che enuncia un importante principio di tutela: esso prevede, infatti, che allorquando si verifichi un abbordo o qualunque altro incidente di navigazione nell'alto mare, «che implichi la responsabilità penale o disciplinare del comandante della nave ovvero di qualunque altro membro dell'equipaggio», non potranno essere intraprese azioni penali o disciplinari contro tali persone, se non da parte delle autorità giurisdizionali o amministrative dello Stato di bandiera o dello Stato di cui tali persone hanno la cittadinanza<sup>44</sup>.

#### *5. Il regime di responsabilità penale nel caso “Enrica Lexie”: la ricostruzione dei fatti*

Le considerazioni finora svolte assumono particolare significato in relazione al controverso caso (diplomatico e giudiziario) della “Enrica Lexie”, che vede coinvolti due fucilieri della Marina Militare, appartenenti al Reggimento San Marco.

Ripercorriamo in breve i fatti, così come sono stati finora accertati, e lo sviluppo processuale della vicenda, non ancora definita<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> Ulteriore prescrizione limitativa si rinviene nel c. 3, a mente del quale «il fermo o il sequestro della nave, anche se adottati come misure cautelari nel corso dell'istruttoria, non possono essere disposti da nessuna Autorità che non sia lo Stato di bandiera».

<sup>45</sup> La ricostruzione fattuale viene riportata sulla scorta della seguente bibliografia: G. MANNUCCI, *Il conflitto di giurisdizione tra Italia e India nel caso Enrica Lexie: quale ruolo per il diritto internazionale*, Firenze, 2014; I. CARACCILO, F. GRAZIANI, *Il caso della Enrica Lexie alla luce del diritto internazionale*, Napoli, 2013; L. SALAMONE, *Riflessioni sul caso dell'“Enrica Lexie”: il problema della giurisdizione*, in *Dir. maritt.*, 1, 2012, pp. 310-320; P. BUSCO, F. FONTANELLI, *Questioni di giurisdizione e immunità nella vicenda della Enrica Lexie, alla luce del diritto internazionale*, in *Dir. pen. contemp. Riv. trimestrale*, 3, 2013, p. 399 ss.; F. LICATA, *Diritto internazionale, immunità, giurisdizione concorrente, diritti umani: le questioni aperte nel caso dei due marò e la posizione della Corte Suprema Indiana*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 5 aprile 2013.

Nel febbraio del 2012 i fucilieri di marina Salvatore Girone e Massimiliano Latorre si trovavano a bordo della “Enrica Lexie”, una petroliera battente bandiera italiana impegnata in navigazione da Singapore verso Gibuti. I militari erano stati imbarcati in virtù del decreto legge 12 luglio 2011, n. 107 (poi convertito in legge 2 agosto 2011, n. 130)<sup>46</sup> che prevedeva l’istituzione di Nuclei Militari di Protezione (NMP) della Marina per le navi transitanti in spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria<sup>47</sup>.

Secondo la ricostruzione effettuata dalle autorità italiane, il 15 febbraio 2012 l’“Enrica Lexie” si trovava al largo dello Stato federato del Kerala quando veniva segnalata una imbarcazione che, procedendo in rotta di collisione con la petroliera, non forniva la propria identificazione. Sospettando un attacco pirata, dalla “Enrica Lexie” venivano sparati alcuni colpi di arma da fuoco in acqua, con finalità dissuasive, a seguito dei quali la barca si allontanava.

In seguito, mentre si trovava in acque internazionali, la petroliera fu raggiunta telefonicamente dal Centro di coordinamento del soccorso marittimo di Mumbai, che invitò comandante ed equipaggio a recarsi presso il porto indiano di Kochi per collaborare all’inchiesta sull’identificazione di alcuni soggetti, sospettati di essere i pirati autori dell’attacco. La nave italiana, ottenuta l’autorizzazione dell’armatore, interruppe il suo viaggio e invertì la rotta verso le coste indiane, dove attraccò il giorno seguente. Solo a quel punto il comandante fu informato delle indagini in corso in merito al decesso di due pescatori della nave “Saint

---

<sup>46</sup> Legge 2 agosto 2011, n. 130, denominata «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 12 luglio 2011, n. 107, recante proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché delle missioni internazionali delle forze armate e di polizia e disposizioni per l’attuazione delle Risoluzioni 1970 (2011) e 1973 (2011) adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Misure urgenti antipirateria».

<sup>47</sup> La funzione dei Nuclei di Protezione è di sola difesa in caso di attacco piratesco e, pertanto, non va confusa con quella di prevenzione e repressione della pirateria, assegnata alle navi da guerra dall’articolo 107 dell’UNCLOS e dalle numerose risoluzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Per un approfondimento sul punto si rinvia a G. TELLARINI, *Il ricorso a personale armato come misura antipirateria: l’impiego di guardie giurate private a bordo delle navi mercantili italiane*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2014, p. 207 ss.

Anthony” (un peschereccio con a bordo undici persone) che – secondo le autorità indiane – erano stati attinti dai colpi di arma da fuoco sparati dalla petroliera<sup>48</sup>.

Sulla scorta di tale ricostruzione, che localizza nella medesima zona, in una confusa dinamica, la petroliera italiana, una imbarcazione pirata non identificata né rintracciata e un peschereccio indiano, si ritiene probabile che il consenso a deviare la rotta per entrare in acque indiane sia stato “estorto” al comandante della “Enrica Lexie” in violazione del principio di buona fede, valevole anche sul piano internazionale per effetto dell’art. 300 UNCLOS<sup>49</sup>.

Il 17 febbraio 2012 la nave italiana fu posta in stato di fermo e due giorni dopo i marò Latorre e Girono furono arrestati con l’accusa di omicidio volontario dei due pescatori (art. 302 del codice penale indiano)<sup>50</sup>, tentato omicidio dell’equipaggio del peschereccio (art. 307)<sup>51</sup>,

---

<sup>48</sup> Le Autorità italiane hanno dichiarato, fin dalla prima informativa parlamentare, che la Guardia costiera avrebbe ingannato il comandante della “Enrica Lexie” sulle ragioni poste a fondamento della richiesta di ingresso nelle acque territoriali indiane. Venne, infatti, sollecitata una collaborazione nell’indagine sull’attacco piratesco subito, mentre non fu contestata l’aggressione al peschereccio indiano. Dirimente il fatto che il comandante del *team* militare imbarcato e il centro operativo interforze del Ministero della Difesa non avessero avanzato obiezioni sulla decisione del comandante di dirigersi in porto proprio in ragione della ravvisata esigenza di cooperazione antipirateria con le autorità indiane «non avendo essi alcun motivo di sospetto» (cfr. Informativa del Ministro degli Affari Esteri rese al Senato della Repubblica – seduta XVI Legislatura, 13 marzo 2012 – e alla Camera dei Deputati – seduta XVII Legislatura, 27 marzo 2013). Le divergenti ricostruzioni della vicenda, offerte dai due Paesi, sono riassunte da C. CURTI GIALDINO, *Il caso dei fucilieri di marina in India: una “Caporetto” diplomatica, politica e giudiziaria*, in *Federalismi.it*, 7, 2013, p. 12.

<sup>49</sup> Article 300 – Good faith and abuse of rights – «States Parties shall fulfil in good faith the obligations assumed under this Convention and shall exercise the rights, jurisdiction and freedoms recognized in this Convention in a manner which would not constitute an abuse of right». Tale disposizione non si limita a richiamare la buona fede nell’attuazione degli obblighi previsti dalla Convenzione, ma impone agli Stati di rispettare il divieto di abuso delle situazioni giuridiche soggettive attive che ne discendono.

<sup>50</sup> Section 302 – Punishment for murder – «Whoever commits murder shall be punished with death, or 1[imprisonment for life], and shall also be liable to fine».

<sup>51</sup> Section 307 – Attempt to murder – «Whoever does any act with such intention or knowledge, and under such circumstances that, if he by that act caused death, he would

danneggiamento dell'imbarcazione (art. 427)<sup>52</sup>; tutti reati commessi, secondo l'accusa, in modalità concorsuale, a norma dell'art. 34<sup>53</sup>.

I due fucilieri furono dapprima detenuti dalla polizia di Kochi nel carcere di Trivundum e in seguito trasferiti nella *Borstal School* di Kochi, per poi essere rilasciati su cauzione con obbligo di firma e sequestro del passaporto. Nel dicembre 2012, il Governo italiano riuscì a ottenere dall'Alta Corte del Kerala un permesso di due settimane affinché i marò potessero trascorrere il periodo natalizio in Italia, ma tale concessione fu condizionata all'obbligo di rientro in India dei due fucilieri per l'inizio del nuovo anno<sup>54</sup>.

---

be guilty of murder, shall be punished with imprisonment of either description for a term which may extend to ten years, and shall also be liable to fine; and if hurt is caused to any person by such act, the offender shall be liable either to 1[imprisonment for life], or to such punishment as is hereinbefore mentioned. Attempts by life convicts. – 2[When any person offending under this section is under sentence of 1[imprisonment for life], he may, if hurt is caused, be punished with death]. Illustrations:

- (a) A shoots at Z with intention to kill him, under such circumstances that, if death ensued. A would be guilty of murder. A is liable to punishment under this section.
- (b) A, with the intention of causing the death of a child of tender years, exposes it in a desert place. A has committed the offence defined by this section, though the death of the child does not ensue.
- (c) A, intending to murder Z, buys a gun and loads it. A has not yet committed the offence. A fires the gun at Z. He has committed the offence defined in this section, and if by such firing he wounds Z, he is liable to the punishment provided by the latter part of 3[the first paragraph of] this section.
- (d) A, intending to murder Z by poison, purchases poison and mixes the same with food which remains in A's keeping; A has not yet committed the offence defined in this section. A places the food on Z's table or delivers it to Z's servant to place it on Z's table. A has committed the offence defined in this section».

<sup>52</sup> Section 427 – Mischief causing damage to the amount of fifty rupees – «Whoever commits mischief and thereby causes loss or damage to the amount of fifty rupees or upwards, shall be punished with imprisonment of either description for a term which may extend to two years, or with fine, or with both».

<sup>53</sup> Section 34 – Acts done by several persons in furtherance of common intention – «When a criminal act is done by several persons in furtherance of the common intention of all, each of such persons is liable for that act in the same manner as if it were done by him alone».

<sup>54</sup> Tale clausola fu garantita dal Ministro degli Affari Esteri italiano, dall'Ambasciatore e dal Console italiano in India con una dichiarazione giurata – c.d. *affidavit*.



Il 3 gennaio 2013 i due marò rientrarono regolarmente in India e quindici giorni più tardi intervenne la sentenza interlocutoria della Corte Suprema Indiana che respinse il ricorso italiano volto a dimostrare la carenza di giurisdizione indiana sulla vicenda<sup>55</sup>. Le autorità italiane, infatti, avevano, fin da subito, sostenuto che la giurisdizione penale sulla nave e i fucilieri apparteneva esclusivamente all'Italia in quanto il fatto era avvenuto oltre le 12 miglia dalla costa e, dunque, in uno spazio totalmente sottratto alla sovranità dello Stato del Kerala<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> *Supreme Court of India (Republic of Italy and Others v. Union of India and Others)*, 18 gennaio 2013, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 21 marzo 2013.

<sup>56</sup> In realtà, la posizione della nave è stata a lungo oggetto di controversia: secondo una prima ricostruzione operata dagli investigatori italiani la petroliera si sarebbe trovata a 33 miglia nautiche dalla costa sudovest dell'India, mentre secondo la perizia indiana era localizzata a 20.5 miglia nautiche (distanza in seguito confermata dalla Corte Suprema). Conseguentemente, nel primo caso il fatto sarebbe avvenuto in acque internazionali, mentre nel secondo caso sarebbe avvenuto nello spazio di mare denominato zona contigua. Il dato non è privo di rilievo, in quanto le autorità politiche, investigative e giudiziarie dello Stato del Kerala, hanno fin da subito affermato la loro esclusiva giurisdizione ritenendo che la *section* 188A del codice di procedura penale indiano, avesse l'effetto di estendere la sovranità territoriale dell'India sino all'intera zona economica esclusiva (188A. *Offence committed in exclusive economic zone: «When an offence is committed by any person in the exclusive economic zone described in sub-section (1) of Section 7 of the Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and Other Maritime Zones Act, 1976 (80 of 1976) or as altered by notification, if any, issued under sub-section (2) thereof, such person may be dealt with in respect of such offence as if it had been committed in any place in which he may be found or in such other place as the Central Government may direct under Section 13 of the Said Act»*). Proprio sulla scorta di tale considerazione, il governo del Kerala non ha ritenuto necessario risolvere preliminarmente la questione sull'applicazione della Convenzione di Montego Bay od offrire una qualunque forma di reale cooperazione alle autorità investigative e giudiziarie italiane. Invero, la Corte Suprema, con la sentenza del 18 gennaio 2013, ha escluso che la *section* 188A del codice di procedura penale indiano possa interpretarsi nel senso di estendere la sovranità territoriale esclusiva dell'India su tutta la zona economica esclusiva, ritenendo che tale norma abbia l'effetto di estendere la giurisdizione penale indiana soltanto su aree determinate, come piattaforme e isole artificiali.

Invero, la Corte Suprema, ha accertato che l'*incident of shooting*<sup>57</sup> era avvenuto all'interno della zona contigua, area in cui la giurisdizione non spettava allo Stato federato del Kerala, ma alla Repubblica dell'India quale Stato federale. I giudici nel pervenire a tale conclusione operano una lettura combinata della Convenzione di Montego Bay con il «Maritime Zones Act» del 1976, che prima della ratifica indiana della Convenzione UNCLOS definiva il diritto del mare in vigore nel Paese, estendendo la giurisdizione del governo centrale di Nuova Delhi su mare territoriale, zona contigua e zona economica esclusiva. In proposito, la Corte ritiene che le disposizioni del «Maritime Act» non sono in conflitto con quelle della Convenzione di Montego Bay e che nello spazio in cui la zona economica esclusiva coincide con la zona contigua residuano una serie di “diritti sovrani” (compreso l'esercizio della giurisdizione penale), che sono legittimamente esperibili dal governo federale indiano<sup>58</sup>.

In estrema sintesi, la Corte Suprema ha concluso dichiarando la carenza di giurisdizione dello Stato del Kerala e l'illegittimità della detenzione dei militari italiani, ma ha, altresì, escluso anche la giurisdizione dello Stato di bandiera, non ritenendo applicabile il già citato articolo 97 UNCLOS, poiché quanto occorso non era identificabile come «incidente di navigazione». In particolare, secondo i giudici la regolamentazione convenzionale si applica ai casi di “abbordo” o “collisione” tra imbarcazioni battenti bandiera di differenti Stati, mentre non può estendersi all'ipotesi in esame, in cui si era verificato un unilaterale attacco armato che aveva cagionato la morte di due persone<sup>59</sup>.

Vengono, dunque, negate sia la giurisdizione italiana che quella dello Stato del Kerala, ma viene, al contempo, riconosciuta la giurisdizione della Repubblica Indiana, l'unica legittimata a perseguire penalmente i

---

<sup>57</sup> *Supreme Court of India (Republic of Italy and Others v. Union of India and Others)*, cit., par. 82.

<sup>58</sup> G. MANNUCCI, *Il conflitto di giurisdizione tra Italia e India nel caso Enrica Lexie: quale ruolo per il diritto internazionale*, cit., p. 47.

<sup>59</sup> Sulle conclusioni cui perviene la Corte Suprema Indiana cfr. F. MUNARI, *Giurisdizione degli Stati in caso di delitti compiuti al di fuori del mare territoriale: spunti di riflessione tratti dal caso “Enrica Lexie” deciso dalla Corte Suprema indiana*, in *Dir. maritt.*, 2, 2013, pp. 259-278.

presunti responsabili della morte dei due pescatori<sup>60</sup>. Così astrattamente identificata la giurisdizione applicabile, la Suprema Corte ha, tuttavia, disposto l'istituzione di un Tribunale Speciale per decidere il merito della vicenda<sup>61</sup>.

In seguito a tale pronuncia, i due fucilieri vennero trasferiti a Nuova Delhi per essere alloggiati nell'ambasciata italiana; fu poi, concesso loro un nuovo permesso, ancora una volta condizionato e garantito dal nostro Governo, per esercitare il diritto di voto alle elezioni politiche italiane del 24-25 febbraio 2013. Nel corso di questo secondo soggiorno, il Ministro degli Esteri del Governo in carica assunse, però, la decisione di non far rientrare i marò in India, in quanto le autorità locali avevano disatteso la proposta italiana di avviare un dialogo bilaterale per la ricerca di una soluzione diplomatica del caso, all'esito della pronuncia della Suprema Corte del 18 gennaio.

Seguirono una dura reazione del Governo indiano (che assunse misure volte a impedire all'ambasciatore italiano di lasciare il Paese) e un aspro confronto istituzionale interno, che condusse il Ministro degli Esteri italiano a rassegnare le proprie dimissioni; il nostro Governo decise, infine, di riconsegnare i due fucilieri, in cambio di un'importante garanzia sulla loro sorte: le autorità indiane, in accordo con quelle italiane, decretarono che, in caso di condanna, il Tribunale Speciale

---

<sup>60</sup> Sul fronte delle indagini, in un primo tempo, si era manifestato il convincimento che la competenza potesse essere riconosciuta alla «NIA» (*National Investigation Agency*), estendendo al caso di specie le disposizioni contenute nel «SUA Act». La legge, adottata da New Delhi nel 2002, dà esecuzione alla Convenzione internazionale contro il terrorismo marittimo stipulata a Roma il 10 marzo 1988 (in particolare, in seguito al dirottamento dell'«Achille Lauro», fu permesso a uno Stato di estendere la giurisdizione al di fuori delle proprie acque territoriali in caso di attacchi contro proprie navi o strutture fisse in mare). Tuttavia, molti dubbi furono sollevati circa l'applicazione della normativa, soprattutto in virtù del Protocollo addizionale al «SUA Act» redatto nel 2005, dove si legge chiaramente che sono escluse dalla giurisdizione della «SUA» «le attività svolte dalle forze militari di uno Stato nell'esercizio dei loro doveri ufficiali, nella misura in cui essi siano governati da altre normative del diritto internazionale» («Protocol to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation»). Conseguentemente, sia la Convenzione del 1988 che il «SUA Act» sono stati ritenuti inapplicabili al caso della «Enrica Lexie».

<sup>61</sup> *Supreme Court of India (Republic of Italy and Others v. Union of India and Others)*, cit.

avrebbe potuto infliggere ogni sanzione consentita dalla legge «eccetto la pena di morte, l'ergastolo e l'imprigionamento per un periodo eccedente sette anni»<sup>62</sup>.

Nuovi ricorsi sono stati avanzati dall'Italia per contestare la giurisdizione indiana e la Corte Suprema, accogliendoli, ha sospeso il processo presso il Tribunale speciale. L'Italia ha, quindi, attivato la procedura di arbitrato internazionale prevista nel quadro della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare, rivolgendosi al Tribunale internazionale del diritto del mare di Amburgo (ITLOS)<sup>63</sup>.

Il governo indiano ha accettato il procedimento di arbitrato internazionale, consentendo la permanenza in Italia di Latorre (nel frattempo colpito da ischemia) e il rientro di Girone, in attesa della conclusione della procedura arbitrale, nell'ambito della quale è stato costituito un tribunale *ad hoc*, presso la Corte permanente di arbitrato dell'Aja, che ha iniziato i propri lavori solo nel mese di luglio 2019<sup>64</sup>.

---

<sup>62</sup> Se anche i due marò venissero condannati dalla Corte indiana, potrebbero scontare la pena in Italia; questo sulla base di un trattato sul trasferimento delle persone condannate che è stato stipulato tra India e Italia. I due Paesi, il 10 agosto 2012, e quindi in piena crisi diplomatica, hanno sottoscritto tale accordo, poi ratificato nel nostro ordinamento con la legge del 26 ottobre 2012, n. 183. Tuttavia, la normativa prevede che, per attuare il rimpatrio, deve essere intervenuta una sentenza definitiva; allo stato i tempi sembrano realmente ancora lunghi, non essendo ancora iniziata una cognizione nel merito e non essendo neppure stato formalizzato un capo d'imputazione avanti a un tribunale competente.

<sup>63</sup> L'ITLOS (*International Tribunal for the Law of the Sea*) è un organo indipendente istituito con la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare per decidere i casi di interpretazione e applicazione della Convenzione stessa. Il Tribunale è composto da ventuno giudici indipendenti e ha giurisdizione sui contenziosi sorti tra le centoquarantanove nazioni aderenti, riguardo ai requisiti di sicurezza delle navi, i diritti di pesca nelle acque internazionali, la divisione delle acque territoriali nazionali e i divieti di pesca delle specie marine protette dalle convenzioni internazionali.

<sup>64</sup> In attesa della sentenza concernente il merito della vicenda, attesa entro il 2020, sono interessanti le ordinanze sulle misure provvisorie rese il 24 agosto 2015 e il 29 aprile 2016, rispettivamente, dal Tribunale internazionale del diritto del mare e dal Tribunale arbitrale previsto dall'Allegato VII della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, cui è stata devoluta la controversia. Queste, in sintesi, le condizioni imposte dal Tribunale dell'Aja: Girone potrà rimpatriare anche se resterà sotto l'autorità della Corte Suprema Indiana durante l'arbitrato; l'Italia dovrà assicurare che Girone si presenti, in Italia, a un'autorità designata dalla Corte Suprema Indiana a intervalli

5.1. (segue) *La contrapposizione tra Stato della bandiera e Stato costiero: problemi di giurisdizione e immunità funzionale*

Le questioni dirimenti nella controversia originariamente sottoposta alla Corte Suprema Indiana restano, allo stato, ancora irrisolte: in primo luogo, si deve accertare l'effettiva esistenza della giurisdizione dell'India (quale governo centrale) sui fatti del febbraio 2012, nonché la sua prevalenza su un'eventuale, concorrente, giurisdizione italiana<sup>65</sup>.

In subordine (solo se la giurisdizione indiana verrà riconosciuta come operante in via esclusiva), si dovrà valutare lo *status* giuridico dei due fucilieri di marina e la possibilità di invocare la teoria della immunità funzionale, in virtù della quale gli individui che pongono in essere un'attività per conto del proprio Stato godono di immunità di fronte alle autorità giudiziarie straniere.

Ma andiamo con ordine.

Come già chiarito, il diritto internazionale, generalmente, riconnette la giurisdizione penale statale a un principio territoriale, che può assumere diversi significati (quali la localizzazione del reato nel territorio

---

determinati dalla stessa Corte; Girone dovrà consegnare il proprio passaporto alle autorità italiane e non potrà lasciare il Paese senza il permesso della Corte Suprema; l'Italia dovrà informare la Corte Suprema Indiana sulla situazione di Girone ogni tre mesi; l'Italia dovrà riconsegnare il sergente nel caso in cui, alla fine dell'arbitrato, il Tribunale internazionale decidesse che la giurisdizione è indiana e, dunque, che i due marò devono essere processati in India [per ulteriori approfondimenti si rinvia a R. VIRZO, *Le funzioni delle misure cautelari ordinate nel caso dell'incidente della "Enrica Lexie"* (nota a Trib. intern. diritto del mare 24 agosto 2015 - Italia c. India), in *Giur. it.*, 10, 2016, pp. 2266-2272; A. CANNONE, *L'ordinanza del Tribunale internazionale del diritto del mare sulla vicenda della "Enrica Lexie"* (nota a ord. Trib. intern. diritto del mare 24 agosto 2015 - Italia c. India), in *Riv. dir. internaz.*, 4, 2015, p. 1144-1154; I. PAPANICOLOPULU, *Commenti a margine dell'ordinanza del Tribunale arbitrale nel caso "Enrica Lexie"* (nota a ord. Trib. intern. diritto del mare, 29 aprile 2016 - Italia c. India), in *Riv. dir. intern.*, 3, 2016, p. 763-776; E. PERROTTA, *Il caso "Enrica Lexie" e la tutela cautelare dei diritti individuali nelle pronunce del Tribunale internazionale per il diritto del mare e dell'"Annex VII Arbitral Tribunal" tra: "inherent powers" e "human rights approach"*, in *Politica del diritto*, 1-2, 2016, pp. 279-300].

<sup>65</sup> Per una sintesi degli ultimi sviluppi si rinvia ad A. CATELLO, *Una rilettura del caso "Enrica Lexie" e dei due fucilieri della Marina Militare italiana*, in *Riv. coop. giur. intern.*, 53, 2016, pp. 171-195.

dello Stato, oppure la medesima localizzazione di almeno un elemento costitutivo del reato o dei suoi effetti); vi è però anche un secondo criterio – di nazionalità (connesso alla c.d. personalità attiva o passiva) –, per cui gli Stati possono affermare la loro giurisdizione sulla base della nazionalità del reo o della persona offesa (solitamente in corrispondenza della commissione di reati particolarmente gravi che minaccino la sicurezza nazionale)<sup>66</sup>.

Esiste, inoltre, la giurisdizione universale, in virtù della quale i giudici nazionali di ogni Stato possono perseguire e giudicare gli autori di crimini internazionali indipendentemente dalla localizzazione del reato e dei suoi effetti, nonché dalla nazionalità dei soggetti coinvolti. Tale criterio di giurisdizione, che si affianca a quelli tradizionali di territorialità, di nazionalità (o di personalità attiva e passiva), e protezione, consente la repressione dei crimini internazionali in via indiretta da parte degli Stati<sup>67</sup>.

Nel definire concretamente la portata della giurisdizione penale statale, bisogna poi distinguere tra giurisdizione prescrittiva e giurisdizione esecutiva. Una terza categoria, inquadrabile come una semplice *species* della giurisdizione esecutiva, è quella della giurisdizione giudiziaria.

---

<sup>66</sup> La legge penale italiana trova applicazione tanto nel caso in cui la condotta abbia inizio nel territorio dello Stato e la consumazione si concretizzi all'estero, quanto, nell'ipotesi inversa, in cui l'azione o l'omissione comincino all'estero e il perfezionamento del reato si realizzi in Italia (v. art. 6 c.p.). L'art. 9 disciplina, invece, il criterio di personalità attiva e il successivo art. 10 c. 1 quello di personalità passiva.

<sup>67</sup> M.R. MAURO, *Il principio di giurisdizione universale e la giustizia penale internazionale*, Padova, 2012. La giurisdizione penale universale ha riguardato soprattutto il reato di pirateria, come emergerà dal prosieguo della trattazione [E. MOTTESS, *Lotta alla pirateria e giurisdizione universale in una recente decisione nazionale (nota a Corte di Appello di Nairobi - Mohamud Mohamed Hashi et. al., 18 ottobre 2012)*, in *Diritti umani e diritto internazionale*, 2, 2013, p. 548-552; R. PAVONE, *La giurisdizione penale sui pirati tra rispetto dei diritti umani ed esigenze di contrasto efficace alla pirateria moderna*, in *Dir. maritt.*, 4, 2013, p. 721; G. BEVILACQUA, *Il problema della repressione del reato di pirateria marittima e il necessario bilanciamento tra le esigenze di esercizio effettivo della giurisdizione e di garanzia dei diritti individuali*, in *Dir. maritt.*, 3, 2012, p. 664].

La giurisdizione prescrittiva è quella attraverso cui lo Stato regola le condotte e attribuisce loro conseguenze giuridiche in applicazione del proprio diritto; la giurisdizione esecutiva legittima l'esecuzione, da parte dello Stato, di quegli atti volti ad assicurare in concreto l'esercizio del diritto (atti di investigazione, perquisizione, fermo e arresto, traduzione in istituti carcerari, etc.) e, infine, la giurisdizione giudiziaria è quella in forza della quale le Corti di uno Stato possono sottoporre una persona a processo<sup>68</sup>.

Nella maggioranza dei casi, la giurisdizione giudiziaria è il corollario processuale della giurisdizione prescrittiva: se l'ordinamento prescrive l'applicazione di una norma penale, le Corti nazionali sono autorizzate alla celebrazione di un procedimento giudiziario a carico dell'indiziato.

Tuttavia, esistono casi in cui le due giurisdizioni non coincidono.

Quando per esempio l'imputato vanta con successo un'immunità, la giurisdizione giudiziaria è esclusa, anche quando la condotta sia effettivamente regolata dal diritto penale in esercizio legittimo della giurisdizione prescrittiva statale.

Questa impostazione generale in tema di declinazioni della giurisdizione va peraltro trasferita, in concreto, al caso in esame.

Com'è già stato ricordato, nell'ambito di applicazione del diritto del mare, gli Stati che possono avanzare pretese giurisdizionali sono riconducibili a due categorie tipizzate: lo Stato di bandiera e lo Stato costiero. Orbene, mentre le ambizioni giurisdizionali esclusive dello Stato di bandiera sono fondate sul criterio territoriale (per effetto della *fiction iuris* che equipara la nave al territorio nazionale) e di personalità (sia attiva che passiva), quelle dello Stato costiero vertono, principalmente, sul criterio territoriale e su quello della nazionalità passiva.

Invero, sussiste anche la possibilità di una giurisdizione concorrente, riconosciuta dalla prassi internazionale e dalle sentenze della Corte internazionale di giustizia, tra le quali rileva, in particolare, quella emessa nel procedimento "Lotus", che presenta similitudini con il caso "Enrica

---

<sup>68</sup> P. BUSCO, F. FONTANELLI, *Questioni di giurisdizione e immunità nella vicenda della Enrica Lexie, alla luce del diritto internazionale*, cit., p. 406.

Lexie” e in cui si afferma, per la prima volta, la c.d. “teoria degli effetti”<sup>69</sup>.

Con questa pronuncia è stato stabilito che, in caso di *collisione in alto mare* tra vascelli da cui scaturisca una fonte di responsabilità penale, la giurisdizione spetta *a ciascuno Stato di bandiera* sulla scorta degli effetti pregiudizievoli verificatisi a seguito del fatto illecito. E quando più Stati possono esercitare la propria giurisdizione prescrittiva sulla stessa condotta, e non vi siano veti derivanti da una norma internazionale, si avrà giurisdizione giudiziaria concorrente.

La Corte, nel caso “Lotus”, ha affermato un importante principio: che non è rinvenibile nel diritto internazionale consuetudinario un divieto per lo Stato di affermare unilateralmente l’applicazione della propria legge penale anche a condotte che avvengano al di fuori dal suo territorio, nella misura in cui sussista un valido elemento di collegamento. Applicando tale regola al caso della “Enrica Lexie”, dovrebbe essere pacifica la sussistenza della giurisdizione penale concorrente di

---

<sup>69</sup> Corte Permanente di Giustizia Internazionale (*Francia vs Turchia*), 7 settembre 1927. Nell’agosto del 1926, il mercantile francese “Lotus” si scontrò, di notte, con un battello turco nelle acque internazionali al largo della costa turca. La barca turca affondò e morirono otto membri dell’equipaggio, mentre la nave francese attraccò al porto di Istanbul, dove il comandante fu arrestato e processato dalle autorità locali, suscitando le proteste della Francia, che invocò il difetto di giurisdizione del giudice turco e il rilascio dell’imputato. La Turchia, che aveva agito invocando una norma del codice penale turco che poneva il principio della personalità passiva come base della giurisdizione prescrittiva (norma, peraltro, mutuata dal codice Zanardelli, e non dissimile dall’art. 10 c.p.), decise, in accordo con la Francia, di devolvere il conflitto di giurisdizione alla Corte Permanente di Giustizia Internazionale. La Corte, chiamata a decidere se la Turchia avesse agito in contrasto con i principi del diritto internazionale, analizza il caso da una prospettiva negativa: non si tratta di identificare una norma di diritto internazionale che conferisca allo Stato la possibilità di affermare la propria giurisdizione prescrittiva (come, invece sostenuto dalla Francia), ma di verificare se esista un principio convenzionale che espressamente la vieti. Conclusivamente la Corte ha confermato che l’incidente era avvenuto in acque internazionali; che la giurisdizione del Paese della bandiera sussiste, ma che non può dirsi esclusiva ed ha, quindi, riconosciuto anche la giurisdizione prescrittiva turca in virtù delle conseguenze pregiudizievoli del fatto illecito e dell’assenza di limiti posti dal diritto internazionale (P. BUSCO, F. FONTANELLI, *Questioni di giurisdizione e immunità nella vicenda della Enrica Lexie, alla luce del diritto internazionale*, cit., pp. 409-410).



entrambi i Paesi coinvolti (India e Italia), atteso che l'evento si è sviluppato a bordo del natante italiano, ma ha prodotto i suoi effetti lesivi sull'equipaggio del peschereccio indiano.

Del resto, nel caso in esame, non sembra possibile sostenere una giurisdizione esclusiva dello Stato italiano sulla scorta del combinato disposto degli artt. 92 e 97 UNCLOS, norme contenute nella Parte VII della Convenzione di Montego Bay, espressamente dedicata alla disciplina dell'alto mare, che – ai sensi dell'art. 86 – trova applicazione in relazione «a tutte le aree marine non incluse nella zona economica esclusiva, nel mare territoriale o nelle acque interne di uno Stato [...]». Il tratto di mare in cui si è verificato il sinistro, coincidente con la zona contigua e la ZEE, non è identificabile con l'alto mare e questo esclude, con sufficiente margine di certezza, l'applicazione della giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera. Nondimeno, la disposizione convenzionale di cui all'art. 97 non sarebbe comunque applicabile in ragione del dato letterale, che non contempla l'ipotesi occorsa, richiamando ulteriori, specifici, eventi (“abbordo” o “incidente di navigazione” che implicino una responsabilità penale del comandante o dell'equipaggio).

A ben vedere, tuttavia, anche il ricorso alla giurisdizione concorrente sulla scorta del precedente “Lotus” suscita scetticismo, non essendo le due vicende perfettamente coincidenti: nel caso “Enrica Lexie”, infatti, non si è verificata una vera e propria “collisione” e l'unica soluzione per estendere al caso *de quo* la teoria degli effetti sarebbe quella di reinterpretare tale concetto estendendolo fino a ricomprendervi un attacco pirata con conseguente conflitto a fuoco.

A fronte di tutte queste perplessità, parte della dottrina ritiene espediente in via principale l'argomentazione fondata sulla certa esistenza di una immunità funzionale in capo ai due marò<sup>70</sup>.

In proposito, occorre interrogarsi sul concetto stesso di «immunità funzionale», per capire se i due militari possano essere inquadrati, nell'esercizio delle loro funzioni a bordo della “Enrica Lexie”, quali soggetti pubblici.

---

<sup>70</sup> N. RONZITTI, *La difesa contro i pirati e l'imbarco di personale militare armato sui mercantili: il caso della “Enrica Lexie” e la controversia Italia-India*, in *Riv. dir. internaz.*, 4, 2013, pp. 1073-1115.

Come già rilevato, entrambi si trovavano sulla petroliera in base all'art. 5 del decreto legge 12 luglio 2011, n. 107 (convertito in legge 2 agosto 2011, n. 130), che consente, a determinate condizioni, l'imbarco, su navi mercantili battenti bandiera italiana, sia di personale militare, che di *contractors* privati (che ai militari vengono equiparati), con funzioni di contrasto alla pirateria<sup>71</sup>. La loro presenza era dunque finalizzata alla protezione della petroliera da possibili attacchi dei pirati e concretizzava, pertanto, il più generale obbligo di collaborazione internazionale nella repressione del fenomeno, che – come vedremo – rinviene la sua fonte principale negli artt. 100-105 della Convenzione di Montego Bay<sup>72</sup>.

L'attività di vigilanza posta in essere dai due fucilieri di marina esprimeva, sicuramente, una funzione pubblica riconosciuta, e i marò italiani avrebbero, pertanto, agito come organi dello Stato.

Appare, tuttavia, problematico sostenere che la regola sull'immunità funzionale possa trovare applicazione esclusivamente in virtù della natura ufficiale dell'attività svolta dai nostri militari, come è stato sostenuto dal Governo italiano. La possibilità di applicare la norma sull'immunità funzionale è, infatti, condizionata non solo dalla circostanza che un individuo rivesta la qualità di organo dello Stato italiano (circostanza che può dirsi assodata nel caso dei marò), ma anche dal fatto che la sua attività rientri in concreto nel quadro delle funzioni che gli sono state conferite e che non sussistano gli estremi per una revoca del beneficio (come nel caso in cui si accerti l'esercizio di attività clandestine da parte di agenti in servizio, oppure la commissione di crimini internazionali).

---

<sup>71</sup> Sia i nuclei di protezione che i contingenti militari impiegati all'estero sono chiamati a svolgere attività operativa con armi; lo scenario d'intervento non riguarda un "conflitto armato" secondo la denominazione classica, ma si tratta di fronteggiare una situazione di costante pericolo non prevedibile [D. BRUNELLI, *Esercizi di diritto penale sul caso Enrica Lexie*, in *Cass. pen.*, 5, 2015, p. 2055].

<sup>72</sup> Art. 100 UNCLOS (Obbligo di collaborazione alla repressione della pirateria).

«Tutti gli Stati esercitano la massima collaborazione per reprimere la pirateria nell'alto mare o in qualunque altra area che si trovi fuori della giurisdizione di qualunque Stato».

Ebbene, è certo che i nostri militari si trovavano a bordo della nave per svolgere una funzione di protezione rispetto a eventuali fatti di pirateria e che il loro intervento – in un’ottica di difesa, quantomeno putativa – è stato di contrasto a una paventata azione violenta<sup>73</sup>.

Nondimeno, il principio dell’immunità funzionale, seppur condiviso in via teorica dall’intera comunità internazionale, trova incerta e frammentaria applicazione nella prassi giudiziale.

La stessa giurisprudenza italiana, nell’accertare l’operatività di tale immunità, si è espressa seguendo orientamenti difformi: nel caso “Lozano”, per esempio, la Cassazione ha riconosciuto l’immunità funzionale a un militare statunitense, il quale – membro della Forza Multinazionale operante in territorio iracheno e in servizio a un *check point* nei pressi dell’aeroporto di Baghdad –, aveva ucciso il dirigente del SISMI Nicola Calipari, ritenendo erroneamente che l’autovettura condotta a forte velocità dal funzionario italiano, con a bordo una connazionale appena liberata, si volesse sottrarre al controllo di polizia.

La Corte ha disconosciuto la giurisdizione dello Stato italiano e dello Stato territoriale, affermando in via esclusiva quella degli Stati Uniti d’America data l’esistenza di una norma di diritto internazionale consuetudinario che sancisce l’immunità funzionale, dalla giurisdizione dello Stato straniero, dell’individuo-organo (ossia il militare USA) il quale abbia agito *iure imperii*. In particolare, nella pronuncia si legge che:

---

<sup>73</sup> Da notare che le risoluzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite più rilevanti in materia invitano gli Stati a prendere misure non soltanto in relazione agli atti di pirateria, ma anche a quelli di *armed robbery at sea* (rapina a mano armata negli spazi marini). L’*International Maritime Organization* si è impegnata per assimilare sostanzialmente gli atti di *armed robbery against ships* a quelli di pirateria e molto importante è il *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Robbery Against Ship* – Resolution A.1025(26) – del 2009, il quale, da un lato, evidenzia le similitudini tra gli elementi costitutivi degli atti di rapina a mano armata e pirateria, e, dall’altro, individua nel diverso *locus commissi delicti* il principale *discrimen* (<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>). La normativa italiana che autorizza la presenza a bordo di navi commerciali di personale armato ha, però, omesso il riferimento alla diversa fattispecie di rapina e ha, dunque, mancato di affidare ai nostri militari una funzione di protezione e sicurezza rispetto ad azioni di violenza in mare non qualificabili come pirateria.

in tema di reati commessi da un militare straniero appartenente ad una forza multinazionale, deve escludersi la giurisdizione del giudice italiano, così come quella dello Stato territoriale, in ordine ai reati di omicidio e tentato omicidio in continuazione commessi nello Stato di soggiorno in danno di cittadini italiani, dovendosi ritenere la giurisdizione esclusiva dello Stato d'invio, in applicazione del principio di diritto internazionale consuetudinario della immunità funzionale o *ratione materiae* dell'individuo-organo dello Stato straniero per gli atti eseguiti *iure imperii* nell'esercizio delle funzioni di guardia e controllo ad un posto di blocco<sup>74</sup>.

Sempre a giudizio della Cassazione, tale immunità troverebbe un unico limite laddove si realizzino «gravi violazioni del diritto internazionale umanitario», ossia in relazione a crimini lesivi dei diritti inviolabili di libertà e dignità della persona umana; ma nel caso di specie, è stata esclusa la configurabilità di un “crimine di guerra” nell'uccisione di un cittadino italiano, commessa ad opera di un soldato americano in servizio in contesto di cooperazione internazionale<sup>75</sup>.

Per contro, nel caso del rapimento dell'Imam *Abu Omar*, commesso su territorio italiano da agenti della C.I.A., il Supremo Collegio si è discostato dal precedente indirizzo, ritenendo che non sarebbe rinvenibile nel diritto internazionale una norma consuetudinaria che riconosca l'immunità funzionale in materia penale a chi agisca *iure imperii* quale organo di uno Stato straniero. Secondo tale pronuncia, una simile im-

---

<sup>74</sup> Cass. pen., 24 luglio 2008, n. 31171, in *Riv. dir. internaz.*, 4, 2008, p. 1223. Rilevi critici sulla pronuncia sono espressi da M. TONDINI, F. BERTOLIN, *La Cassazione e il «caso Calipari»*, in *Quaderni Costituzionali*, 1, Vol. 28, No. 4, 2008, pp. 897-901. Secondo gli Autori la consuetudine sull'immunità funzionale dalla giurisdizione penale straniera di tutti gli agenti dello Stato non pare deducibile da alcuna giurisprudenza consolidata né da concordanti dichiarazioni ufficiali degli Stati (*contra* N. RONZITTI, *L'immunità funzionale degli organi stranieri dalla giurisdizione penale: il Caso Calipari*, in *Riv. dir. internaz.*, 2008, p. 1033-1045). Sempre secondo gli Autori, nel ricostruire tale consuetudine, la Corte ha preso in esame casi del tutto diversi e talvolta discordanti tra loro, finendo per confondere l'immunità degli individui dalla giurisdizione penale con quella degli Stati dalla giurisdizione civile (sul punto si rinvia ad A. CASSESE, *The Italian Court of Cassation Misapprehends the Notion of War Crimes: The Lozano Case*, in *Journal of International Criminal Justice*, Vol. 6, No. 5, 2008, pp. 1077-1089).

<sup>75</sup> Cass. pen., 24 luglio 2008, n. 31171, cit.

munità può essere ammessa soltanto per le attività previamente autorizzate – sulla base di accordi pattizi – dallo Stato straniero sul cui territorio vengono poste in essere<sup>76</sup>.

---

<sup>76</sup> Cass. pen., V, 29 novembre 2012, n. 46340, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalcontemporaneo.it>, dd. 4 dicembre 2012. Pronuncia particolarmente interessante sotto il profilo del mancato riconoscimento dell'immunità funzionale agli imputati statunitensi (ventidue agenti della CIA e un Colonnello dell'Aeronautica USA – USAF – responsabile della sicurezza nella Base NATO di Aviano), i quali avrebbero portato a termine la *extraordinary rendition* quali agenti/organi dello Stato americano nell'esercizio delle proprie funzioni. In estrema sintesi, i passaggi della complessa vicenda giudiziaria sono i seguenti: all'esito del giudizio di primo grado, il Tribunale di Milano, con sentenza 4 novembre 2009, condannava per sequestro di persona aggravato venticinque imputati; veniva invece dichiarato non doversi procedere nei confronti di cinque funzionari italiani del SISMI e di tre funzionari americani, a motivo dell'immunità diplomatica dagli stessi goduta. Le statuizioni dei giudici di *prime cure* venivano poi confermate dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza 15 dicembre 2010. Nel corso del giudizio di gravame, peraltro, le posizioni dei funzionari americani protetti dall'immunità (il c.d. "filone dei tre") venivano separate dalle restanti in ragione di alcune riscontrate nullità delle notifiche, con conseguente formazione di un autonomo fascicolo processuale, affidato a un altro collegio della stessa Corte territoriale, il quale affermava – in riforma della sentenza di primo grado – la piena colpevolezza degli imputati per il reato di sequestro di persona aggravato (App. Milano, 1 febbraio 2013). Due i passaggi cardine della condanna: il diniego dell'immunità diplomatica e l'esistenza di un compendio indiziario sufficientemente solido per sorreggere l'affermazione di responsabilità oltre ogni ragionevole dubbio. In terzo grado, la Corte di Cassazione, con sentenza 29 novembre 2012, n. 46340, confermava le condanne a carico degli imputati facenti parte del filone 'dei venticinque', annullando i proscioglimenti a favore dei componenti del filone 'dei cinque', ma l'intervento della Corte costituzionale (sentenza 13 febbraio 2014, n. 24), chiamata in causa dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri attraverso lo strumento del conflitto di attribuzioni, affermava la sussistenza del segreto di Stato sulle prove a carico degli imputati appartenenti al "filone dei cinque"; cosicché la Cassazione, nuovamente adita dagli imputati stessi, si trovava, infine, costretta a dichiararne il proscioglimento (sentenza del 24 febbraio 2014, n. 20447).

La medesima Suprema Corte, nel frattempo investita del ricorso concernente la posizione dei funzionari americani, con sentenza 25 settembre 2014, n. 39788, ha definitivamente avallato le statuizioni della Corte d'Appello, riconoscendo in particolare l'inapplicabilità dell'immunità diplomatica «senza che sia necessario interrogarsi sul problema riguardante la ricaduta – in termini di limitazione delle guarentigie diplomatiche – della violazione dei diritti umani, che si sarebbe verificata ai danni del soggetto passivo del reato a seguito della sua sottoposizione a tortura in territorio egiziano». Sulla vicenda del rapimento di Abu Omar si è espressa anche la Corte Europea dei Di-

La prassi vigente, almeno dalla fine del secondo conflitto mondiale, conferma tale assunto, tanto che per garantire il diritto di bandiera nell'ambito dell'Alleanza Atlantica è stato necessario sottoscrivere uno specifico accordo, la Convenzione di Londra del 1951, dove è definito nei dettagli lo *status* delle forze armate<sup>77</sup>.

Sulla scorta di tale accordo, il diritto di bandiera può essere fatto valere solo per le attività militari compiute nello specifico quadro della Nato, tant'è che nel caso "Cermis" (relativo alla responsabilità dell'equipaggio di un aereo militare statunitense che, tranciando i cavi di una funivia in Val di Fiemme, determinò la morte di venti persone) uno degli argomenti sostenuti per affermare la giurisdizione italiana era che il volo del caccia militare non era stato effettuato nell'ambito di un programma addestrativo dell'Alleanza – il che avrebbe fatto venir meno la copertura giuridica garantita dallo *Status of Forces Agreement* –<sup>78</sup>.

Tuttavia, poiché la Convenzione di Londra riguarda solo i rapporti tra Stati membri, essa non trova applicazione quando le forze Nato vengano stanziare in uno Stato non contraente (in caso, per esempio, di

---

ritti dell'Uomo, che ha condannato il nostro Paese per la violazione degli obblighi di natura sostanziale che scaturiscono dagli artt. 3, 5 e 8 CEDU (Corte EDU, IV sezione, *Nasr e Ghali c. Italia*, 23 febbraio 2016). Dal 2013 al 2017 sono, infine, intervenuti diversi provvedimenti di grazia per gli agenti coinvolti.

<sup>77</sup> Convenzione sullo Statuto delle forze (SOFA), firmata a Londra il 19 giugno 1951 e ratificata dall'Italia con la legge n. 1335/1955. La Convenzione stabilisce le norme generali relative alla presenza di personale di uno o più paesi Nato sul territorio di un altro Paese dell'Alleanza. Il provvedimento regola lo *status* delle forze armate degli Stati membri dell'Alleanza atlantica e disciplina alcuni aspetti fondamentali dei rapporti fra Stati alleati come la ripartizione della giurisdizione fra Stato territoriale e Stato di appartenenza dei componenti di forze armate alleate che si rendano autori di reati. In proposito, si prevede, sulla base di una norma internazionale di carattere consuetudinario, l'esenzione dalla giurisdizione dello Stato territoriale per reati realizzati nello svolgimento di mansioni ufficiali. Il Trattato di Londra contiene inoltre un'importante disposizione in merito alla ripartizione fra Stato di soggiorno e Stato d'invio degli oneri che costituiscano risarcimento di un danno provocato nello svolgimento delle funzioni.

<sup>78</sup> Il G.u.p. di Trento, invece, dichiarò la propria carenza di giurisdizione, trasmettendo gli atti d'indagine alla Corte Marziale americana, che processò il solo pilota, in seguito definitivamente assolto (G.u.p. Trento, 13 luglio 1998, in *Cass. pen.*, 1999, p. 3588).

operazioni di pace); in tali ipotesi è, quindi, sempre necessario stipulare un accordo *ad hoc* a garanzia degli operatori militari o assimilati<sup>79</sup>.

Ebbene, in relazione alla vicenda della “Enrica Lexie”, anche a voler ammettere che i fatti siano avvenuti per mano di personale armato in esercizio di funzioni pubbliche, nel corso di legittime attività di contrasto alla pirateria espressamente previste dalla legge italiana e garantite sul piano internazionale, non esiste tra India e Italia un accordo che consenta di dare attuazione all’immunità funzionale.

Pertanto, esaurita la procedura arbitrale volta all’identificazione della giurisdizione applicabile, nel caso in cui la cognizione venga effettivamente devoluta al Tribunale Speciale indiano, è poco realistico pensare che quest’ultimo riconosca l’esistenza del principio consuetudinario volto a sottrarre automaticamente i militari italiani all’autorità giudiziaria straniera.

## SEZIONE SECONDA

### LA “DEFORMAZIONE” DEI TRADIZIONALI CRITERI DI GIURISDIZIONE PENALE NEL CONTESTO DELLA “SICUREZZA” MARITTIMA

#### *1. Tutela internazionale della navigazione ed esigenze di protezione avverso la commissione di fatti illeciti*

Quanto emerso nelle pagine precedenti consente di affermare che, nel contesto internazionale della navigazione, seppur si sia sempre ricercato un sostanziale equilibrio tra le istanze dello Stato costiero e quelle dello Stato della bandiera, tale equilibrio non trova corrispondenza nei tradizionali criteri di giurisdizione codificati nelle più importanti fonti normative e adottati nella prassi applicativa.

---

<sup>79</sup> Si pensi agli Accordi di Kumanovo, che hanno consentito l’ingresso delle truppe Nato in Kosovo nel 1999. Per quanto riguarda, invece, l’Iraq gli accordi sono stati inquadriati in una più ampia intesa di natura politica, ma ugualmente è stato previsto che gli Stati stranieri potessero esercitare la giurisdizione esclusiva sul personale (sia militare che *contractors*) presente nel territorio (N. RONZITTI, *Diritto internazionale dei conflitti armati*, 6ª ed., Torino, 2017, p. 138).

I poteri sovrani dello Stato costiero, infatti, perdono pienezza oltre il limite del mare territoriale, nell'ambito della c.d. "zona contigua" (la cui proclamazione non è neppure imposta) scemando del tutto in acque internazionali, dove vige la regola della bandiera e la connessa giurisdizione.

Tale assetto "preferenziale", se si giustifica in virtù della prevalenza di una regolamentazione funzionale posta a salvaguardia degli interessi nazionali "incarnati" da una imbarcazione ovunque si trovi in alto mare, mal si concilia con l'esigenza di contrastare traffici marittimi illeciti perpetrati a mezzo della stessa e ciò ha prodotto un necessario "adattamento" delle regole classiche alle esigenze di repressione criminale per effetto di ulteriori strumenti internazionali.

Significative eccezioni alla giurisdizione esclusiva della bandiera sono state introdotte, per esempio, nell'ambito delle operazioni di polizia marittima internazionale, allorquando una nave militare esercita i diritti "di visita" e "di inseguimento" nei confronti di altra imbarcazione sospettata di tratta di migranti, pirateria, traffico di stupefacenti, inquinamento ambientale e terrorismo.

Orbene, è proprio nel contesto della repressione alla pirateria, quale crimine internazionale, che si assiste alla più rilevante "flessione" della sovranità dello Stato di bandiera. La pirateria rappresenta, del resto, un tema "classico" nello studio dei fatti illeciti della navigazione ed è stata analizzata proprio per inquadrare l'influenza che l'approccio consolidatosi a livello internazionale ha avuto sulla legislazione interna.

Dalla disamina emerge con forza il riconoscimento di una giurisdizione universale nell'azione di contrasto al fenomeno, volta a garantire la libera e sicura navigazione quale interesse generale della comunità internazionale che supera ampiamente le singole prerogative nazionali.

Un significativo adeguamento dei criteri tradizionali di giurisdizione alle esigenze di criminalizzazione si rinviene, invero, anche nel nostro ordinamento, in particolare per effetto dell'art. 7 n. 5 c.p., che punisce il reato commesso all'estero per il quale speciali disposizioni di legge o convenzioni internazionali stabiliscano l'applicazione della legge penale italiana.

Nel coordinamento tra normativa internazionale e nazionale si avrà modo di rilevare come tale principio di extraterritorialità della legge



penale assuma specifica validità, oltre che nell'ipotesi della predetta pirateria, anche nel caso di tratta di persone e traffico di migranti, fattispecie che si è deciso di selezionare perché in grado di rappresentare al meglio l'evoluzione (e i limiti) delle politiche repressive a fronte delle mutate note modali di alcuni reati della navigazione e delle più attuali esigenze di tutela dei diritti fondamentali imposte dalla comunità internazionale.

A tal proposito, è degno di nota un orientamento della Suprema Corte di Cassazione a mente del quale la giurisdizione italiana per il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina sussiste, ai sensi dell'art. 6 c.p., anche quando la fattispecie è caratterizzata da un "intervento di soccorso" (eseguito materialmente da soggetti terzi, ma voluto e indotto dai trafficanti), attraverso il quale si verifica l'ingresso e lo sbarco dei migranti sul territorio italiano.

L'interpretazione adeguatrice della norma penale consente di ricollegare l'esercizio della giurisdizione nazionale a una sequenza di eventi che non può essere spezzata, ma che va intesa unitariamente ponendosi in diretta derivazione causale. Tale approdo esprime la necessità di un ripensamento del concetto di giurisdizione penale e dei suoi tradizionali criteri di validità per scongiurare possibili forme di impunità, garantendo l'esercizio di una potestà punitiva in ipotesi di violazione di diritti umani internazionalmente riconosciuti e protetti.

La riflessione che seguirà concerne, dunque, sia la mutevolezza operativa di alcuni fenomeni criminali perpetrati nel contesto della navigazione che sfuggono all'applicazione di rigidi paradigmi, sia il contemperamento delle esigenze proprie della sovranità rispetto alla necessaria persecuzione di crimini lesivi di valori globali che investono la tutela dei diritti umani.

L'analisi concernente il delitto di pirateria e le ipotesi di tratta di persone e traffico di migranti (ambiti privilegiati della ricerca) consentirà di trasferire sul piano pratico tali considerazioni per verificare la validità degli strumenti penali e di polizia marittima esistenti e gli adeguamenti in atto, o in prospettiva necessari, per rendere più efficace l'azione di contrasto.

## 2. *Il contrasto alla pirateria*

La pirateria, sotto il profilo giuridico, integra una autonoma fattispecie di reato, i cui elementi costitutivi vengono delineati all'interno della normativa nazionale e internazionale.

Essa, nel corso dei secoli ha recato grave pregiudizio agli interessi economici legati ai commerci marittimi internazionali, oltre che alla sicurezza della navigazione e all'incolumità delle persone e, pertanto, si pone la necessità di ricostruirne l'evoluzione storica per comprendere le ragioni che ancor oggi legittimano, in alcune zone del mondo, il fenomeno e che rendono particolarmente complessa la sua repressione.

Si riscontra, infatti, una sostanziale inefficacia delle misure di intervento approntate, stante l'assenza di veri e propri obblighi internazionali e la coesistenza di contrapposti interessi politici.

Neppure a livello normativo vi sono certezze, poiché la pirateria è multiforme e, per questo, sono state coniate delle definizioni non sempre perfettamente convergenti. La più nota identifica il precetto contenuto nell'art. 1135 cod. nav., che punisce la predesteria in alto mare, o entro i confini del mare territoriale, realizzata con un abbordaggio violento di una nave ai danni di un altro mezzo. Vi sono, poi, le fonti convenzionali che, seppure non abbiano inciso direttamente sulla fattispecie delineata nel Codice della navigazione, espandendone l'ambito, per non violare il principio di riserva di legge in materia penale, hanno ugualmente concorso a completare l'attuale assetto sanzionatorio, importando all'interno dell'ordinamento nazionale nuove figure di c.d. pirateria "impropria" e "relativa".

Anche il riconoscimento della c.d. giurisdizione universale, con la quale, come vedremo, si sono volute convenzionalmente reprimere quelle condotte illecite che assumono il carattere di *crimen iuris gentium*, e che si accompagna alla, più volte menzionata, estensione extraterritoriale della norma penale in materia, risulta controversa e di difficile applicazione.

Tanti sono, dunque, gli aspetti di interesse per il penalista, che giustificano una trattazione approfondita dell'illecito in esame, partendo dalla consueta analisi storica per non trascurare l'incidenza dei fattori

culturali, politici e socio-economici che ne fondano l'esistenza e ne alimentano la diffusione.

### 2.1. *Le origini di un fenomeno e la sua diffusione*

La storia della pirateria ha radici antichissime ed ha accompagnato, nei secoli, i traffici commerciali marittimi.

Il termine *peirato* fu utilizzato per la prima volta dallo storico romano Polibio nel 140 a.C., all'interno delle *Histories*, per descrivere bande di combattenti operanti saccheggi, mentre Plutarco, all'incirca nel 100 d.C. conìò la più antica definizione di «pirateria», per descrivere l'attività di coloro che attaccano senza autorità legale non solo le navi, ma anche le città costiere<sup>80</sup>.

Sin dagli albori della navigazione la pirateria ha interessato tutte le popolazioni marittime: Fenici ed Etruschi la subirono e la praticarono così come i Greci, presso i quali la temerarietà delle incursioni dei *peirates* furono tollerate e in alcuni casi anche elogiate, assegnando una certa notorietà al fenomeno attraverso la mitologia<sup>81</sup>.

---

<sup>80</sup> Sia nell'«Odissea» di Omero che nelle opere dei poeti Sofocle ed Euripide si rinviene il termine *leistēs* (predone), mentre il termine *peirates* si afferma nella prosa a partire da Polibio e si consolida con Strabone e Plutarco. Invero, il termine “pirata” è stato usato indistintamente per identificare i predoni del mare, ma una più attenta indagine consente di distinguere tra “corsari” (i comandanti delle navi pirata autorizzati dal proprio Stato a depredare navi nemiche); “filibustieri” (i predoni del mare che imperverarono dalla metà del Cinquecento alla fine del Settecento attaccando mercantili spagnoli nel Mar dei Caraibi); “bucanieri” (avventurieri di origine francese, olandese e inglese che passarono dalla caccia delle mandrie di buoi selvatici sulle isole Antille alla cattura di navi mercantili); “barbareschi o saraceni” (i pirati della Barberia, antica denominazione dell'Africa nordoccidentale). Per un approfondimento si rinvia a G.M. FARNELLI, *Contrasto e repressione della violenza marittima nel diritto internazionale contemporaneo*, Napoli, 2015, p. 14; G. TELLARINI, *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, Roma, 2012, p. 15; L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, Torino, 2016, p. 31.

<sup>81</sup> Interessanti riferimenti storici sono contenuti in C.M. MOSCHETTI, *Pirateria (storia)*, cit., p. 873; R. SANDIFORD, *Pirateria*, in *Noviss. dig. it.*, XIII, Torino, 1966, p. 109; G. MACCHI, *La pirateria nel Mediterraneo. Dai tempi mitici al XIX secolo*, in *Riv. mar.*, 1987, p. 59; N. RONZITTI, *Pirateria (dir. vigente)*, in *Enc. dir.*, Milano, 1983, XXXIII, p. 911; M.C. CICIRIELLO, *Pirateria (dir. internazionale)*, in *Enc. giur. Treccani*, XXXIII,

Anche Roma si servì dei pirati per contrastare il potere marittimo di Cartagine e armò delle navi per razzare le coste, ma sconfitta la potenza punica, per proteggere i suoi commerci in mare, si diede alla lotta avverso la pirateria, in particolar modo quella degli Illiri<sup>82</sup>. La prima guerra contro la pirateria, descritta da Polibio, venne combattuta proprio contro l'Illiria che aveva messo in serio pericolo la sicurezza dei traffici marittimi nell'Adriatico; tuttavia, la più nota spedizione punitiva, che contrastò efficacemente il fenomeno, avvenne in forza della *Lex Gabinia de bello piratico o de uno Imperatore contra praedones constituendo*, varata nel 67 a.C., che portò in pochi mesi alla cattura di migliaia di predoni del mare<sup>83</sup>.

Nel diritto penale romano, la pirateria non venne considerata come un autonomo delitto, in quanto accomunata al brigantaggio terrestre e all'azione dei c.d. *latrones*, che esercitavano violenza allo scopo di uccidere<sup>84</sup>. I pirati venivano, quindi, considerati pericolosissimi criminali,

---

Roma, 1990, p. 1 ss.; C. ROSELLA, *Pirateria*, in *Dig. disc. pen.*, vol. IX, 1995, p. 576 e ss.; G. TELLARINI, *La pirateria marittima*, cit., p. 11 ss.; M. LANGELLA, *I pirati nel mito e nell'antichità*, in <http://www.vesuvioweb.com>; F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, Napoli, 2010, p. 11 ss.; G.M. FARNELLI, *Contrasto e repressione della violenza marittima nel diritto internazionale contemporaneo*, cit., p. 13 ss.

<sup>82</sup> Gli Illiri furono tra i pirati più attivi dell'antichità, erano una popolazione della costa orientale dell'Adriatico (lo Stato insisteva sull'attuale territorio dell'Albania e del Montenegro) che raggiunse il suo massimo sviluppo intorno al III secolo a.C. Uno degli interventi contro la pirateria più risalenti nella storia romana è quello realizzato da Giulio Cesare il quale, nell'80 a.C., in viaggio per Rodi, fu catturato dai pirati illirici e trattenuto per 40 giorni per poi essere riscattato. Una volta libero, il grande generale si vendicò allestendo una flotta che catturò e crocifisse i propri rapitori (PLUTARCO, *Alessandro e Cesare. Biografie parallele*, Milano, 1953).

<sup>83</sup> F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, cit., p. 22. Significativa è anche la *lex de provinciis praetoriis* emanata dal Senato romano intorno al 100 a.C. con cui si faceva divieto ai Re di Egitto, Cipro, Cirene e Siria di ospitare sui propri territori basi di pirati e si invitavano gli stessi sovrani a contribuire con somme di denaro alla lotta contro la pirateria.

<sup>84</sup> Per esorcizzare il pericolo connesso alla navigazione, i romani istituirono un contratto con cui l'armatore assicurava che le merci da lui affidate venissero ricevute con garanzia di salvezza. Si iniziò a parlare di *receptum* ovvero di obbligazione nascente dal ricevimento delle merci, che gradualmente diventò un elemento naturale del contratto di trasporto. Tale obbligazione sorgeva per il solo fatto di accettare le cose a bordo e impo-

nemici del genere umano, cui si poteva dare liberamente la caccia in quanto persone estranee a ogni ordinamento civile<sup>85</sup>.

Ottaviano Augusto, salito al potere, inflisse alla pirateria un colpo mortale rendendo sicure le rotte del Mediterraneo, ma in seguito alla caduta dell'Impero Romano d'Occidente (476 d.C.) si determinò una grave incertezza politica e militare nell'area geografica e la pirateria riprese vigore. Dall'analisi delle fonti antiche emerge, dunque, un dato incontrovertibile: la pirateria prospera laddove manchi un soggetto istituzionale in grado di contrastarla con azioni di polizia marittima.

Nel corso dei secoli le rotte dei pirati nel Mediterraneo subirono una modifica della loro mappatura e le depredazioni si spostarono verso Oriente. In particolare, con le spedizioni crociate si determinarono le condizioni per lo sviluppo della pirateria cristiana e Rodi diventò un punto strategico per avvistare e bloccare le navi degli infedeli, sulla rotta che portava a Costantinopoli, divenuta capitale dell'impero ottomano, da sempre nemico della cristianità<sup>86</sup>.

Per contro, con la fine dell'Impero Bizantino si intensificarono le incursioni saracene e gli Stati Barbareschi (popolazioni musulmane localizzate nell'Africa settentrionale – nella zona dell'attuale Maghreb – nei secoli XVI e XVII) utilizzarono diffusamente la pirateria come strumento di lotta contro i cristiani. Nel secolo XVII la lotta contro saraceni e ottomani venne condotta dai pirati Uscocchi, profughi dei territori occupati dagli Ottomani stabilitisi lungo le coste della Dalmazia, che godevano della protezione degli Asburgo. Proprio a causa degli Uscocchi la Repubblica di Venezia dichiarò guerra all'Austria (1615-

---

neva il dovere d'indennizzo per ogni danno cagionato, compreso quello derivante da forza maggiore. Originariamente venne, però, escluso il *damnum fatale*, in cui rientrava la pirateria, ma in seguito nella categoria del caso fortuito venne fatto rientrare l'*incursus piratorum*, tale da determinare l'impossibilità obiettiva dell'adempimento, salvo che il navigante non si fosse volontariamente esposto al pericolo [C.M. MOSCHETTI, *Pirateria (storia)*, cit., p. 898 ss.].

<sup>85</sup> CICERONE, il quale nel *De Officiis*, III.107, osserva che «pirata non est ex perduellionis numero definitus, sed communis hostis omnium» («Il pirata non rientra fra i legittimi nemici di guerra, ma è il comune nemico di tutto il genere umano»).

<sup>86</sup> C. ROSELLA, *Pirateria*, cit., p. 577.

1617), che si vide costretta a deportare in Croazia i pirati sopravvissuti<sup>87</sup>.

In epoca medievale i contorni della pirateria sono più sfumati: individui che praticano il commercio, armatori e marinai sono, al contempo, dediti alla rapina e al saccheggio per proprio conto o a servizio del miglior offerente, così come intere popolazioni rivierasche sono spinte alla depredazione per esigenze di sussistenza, mentre altri popoli pirateggiano per volontà di conquista e sopraffazione. Nel Mediterraneo le misure antipirateria sono codificate negli usi marittimi commerciali raccolti nel Libro del Consolato del Mare, che, come visto, assume valore di consuetudine universale per gli Stati del bacino. Nel tardo medioevo anche le città del nord Europa si organizzarono per difendersi dal brigantaggio feudale e dalla pirateria baltica costituendo delle associazioni che più tardi assunsero le sembianze di “leghe”, alleanze di città con lo scopo di garantire il commercio contro tutte le forme di brigantaggio. Al contempo, si sviluppò la prassi dei “viaggi di conserva”, ovvero navigazione in convoglio che permetteva alle navi di contrastare reciprocamente eventuali assalti e che prevedeva anche la conclusione di patti, evidente espressione di solidarietà corporativa, in forza dei quali, nel caso di danno occorso a una delle navi, le altre avrebbero contribuito al risarcimento<sup>88</sup>.

A partire dal XV secolo, dopo la scoperta dell’America, la pirateria si estese alle terre del Nuovo Mondo e tra i secoli XVI e XVII assunse la forma della già menzionata “guerra di corsa”, una sorta di campagna navale autorizzata dal governo di uno Stato allo scopo di danneggiare le navi mercantili o da guerra di un Paese nemico, che fu praticata da Francia e Gran Bretagna nel Mar dei Caraibi e nel Golfo del Messico, principalmente contro i ricchi galeoni spagnoli<sup>89</sup>. La “corsa” ebbe gran-

---

<sup>87</sup> F.M. TORRESI, *La pirateria marittima del XXI secolo*, in *Dir. maritt.*, 2007, p. 600; L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, cit., p. 23.

<sup>88</sup> F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, cit., p. 25 ss.

<sup>89</sup> Come si è già precisato all’interno del Capitolo 1 par. 2.2.1, il pirata agisce arbitrariamente, mentre il corsaro è munito di una speciale autorizzazione dello Stato di cui inalbera la bandiera. Il pirata è, dunque, estraneo alla protezione di qualsiasi legge, mentre il corsaro esercita una forma lecita di pirateria, ma deve sottostare a una precisa

de diffusione anche nel Mediterraneo con il fiorire delle potenze marine italiane e tutti i governi iniziarono a disciplinarla compiutamente, consapevoli dei vantaggi economici e militari che comportava<sup>90</sup>.

Se la pirateria dei Caraibi è stata senza ombra di dubbio la più famosa e la più prospera, il fenomeno numericamente più intenso si registra nei mari cinesi, dove la pirateria, definita “povera”, era finalizzata a garantire la sopravvivenza delle comunità costiere.

Nel 1713 il Trattato di Utrecht vietò il rilascio di “lettere di corsa” (o “di marca”), ma la pratica continuò a essere esercitata fino a quando venne posta definitivamente fuori legge con la Dichiarazione sul diritto marittimo europeo in tempo di guerra, sottoscritta a Parigi nel 1856, in cui venne riaffermato il principio generale della libertà dei mari<sup>91</sup>.

Vi è da dire che, nei secoli successivi, il fenomeno non è mai scomparso e, anzi, tutt’ora, presenta una diffusione preoccupante nel Sud Est asiatico e nell’Estremo Oriente (Indonesia, Malesia, Thailandia, Filippine, Cina, Giappone) e al largo delle coste dello Yemen, dell’Oman e della Somalia. A partire dal 2005 si è assistito a un incremento esponenziale degli episodi che hanno interessato l’Oceano Indiano e gli stretti di Hormuz e Malacca. Si tratta di Regioni segnate da povertà estrema e instabilità socio politica che, al contempo, vedono transitare

disciplina. Quest’ultima si ispirava a tre fondamentali principi: il possesso della lettera di marca, l’obbligo per il corsaro di prestare idonea cauzione per garantire l’indennizzo dovuto alle vittime neutrali; l’esercizio dell’attività unicamente contro la nave e i beni trasportati, mentre l’equipaggio doveva essere rispettato. Giuridicamente gli equipaggi corsari erano assimilati a quelli delle navi militari e, in caso di cattura da parte del nemico, essi erano prigionieri di guerra; al contrario, secondo il diritto marittimo, il pirata, se fatto prigioniero, veniva considerato un bandito destinato a essere giustiziato [in merito alla differenza v., più diffusamente, F. SCHIAFFINO, *Della pirateria*, in E. PESSINA (a cura di), *Enc. dir. pen. italiano*, vol. XI, Milano, 1908, p. 500 ss.; F. SASSI, *La guerra di corsa e il diritto di preda*, in *Riv. crit. storia dir. ital.*, II, 1929, p. 102 ss.; A. GIANNINI, *Corsa marittima*, in *Enc. dir.*, X, Milano, 1962, p. 770 ss.; A. SAVAGLIO (a cura di), *Guerra di corsa e pirateria nel Mediterraneo (Atti del Convegno di Crotone, 30 novembre-3 dicembre 1995)*, Cosenza, 1999].

<sup>90</sup> F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, cit., p. 52 ss.; G.M. FARNELLI, *Contrasto e repressione della violenza marittima nel diritto internazionale contemporaneo*, cit., p. 20.

<sup>91</sup> F.M. TORRESI, *La pirateria marittima del XXI secolo*, cit., p. 601; L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, Torino, 2016, p. 28.

la maggior parte del traffico mercantile mondiale. In queste aree la pirateria viene socialmente accettata perché rappresenta la principale fonte di sostentamento e viene organizzata nell'ambito di interi villaggi, dove la popolazione è costretta a ricorrere al crimine per poter sopravvivere<sup>92</sup>.

Nel corso del tempo alle ragioni puramente economiche si sono affiancate anche giustificazioni politiche, legate alla corruzione endemica presente in alcuni Paesi retti da governi autoritari, in cui alti funzionari doganali e militari ricercano guadagni illeciti. La pirateria, in queste zone, prolifera in virtù della connivenza, se non addirittura del supporto, dei locali governi, che traggono un diretto vantaggio economico da tale attività<sup>93</sup>.

Gli attacchi sono generalmente di tre tipi: attacchi nei porti o nei luoghi di ancoraggio (si tratta di attacchi occasionali finalizzati alla sottrazione di denaro od oggetti preziosi, condotti da parte di criminali armati di soli coltelli a bordo di piccole imbarcazioni); saccheggi o furti in alto mare o all'interno delle acque territoriali (che spesso comportano l'uccisione dei membri dell'equipaggio e l'abbandono delle navi assaltate, che poi procedono alla deriva senza alcun controllo); dirottamento delle navi e loro utilizzazione per traffici illegali (attività criminali pianificate, che comportano la disponibilità di notevoli risorse). Quest'ultima forma di pirateria è nota come fenomeno delle "navi fantasma": le navi vengono catturate e i carichi trasferiti su unità più piccole, successivamente le imbarcazioni vengono registrate illegalmente con documenti falsi in modo che i pirati possano utilizzarle per trasportare altri carichi. Numerose sono le notizie di azioni di questo tipo contro petroliere e imbarcazioni *container*, i bersagli più appetibili. Questi

---

<sup>92</sup> F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, cit., p. 55 ss.

<sup>93</sup> In molti Paesi asiatici, dove sono presenti elevate barriere doganali, il contrabbando costituisce un'attività remunerativa e viene utilizzato per vendere le merci rubate dai pirati. Generalmente si tende a non denunciare gli attacchi, a meno che non comportino l'uccisione o il ferimento dei membri dell'equipaggio. I motivi principali riguardano l'aumento dei premi assicurativi, la richiesta di stipendi più alti da parte del personale imbarcato, i ritardi commerciali causati dalle indagini ufficiali e la scarsa fiducia nelle autorità governative e giudiziarie incaricate del loro svolgimento.



grandi bastimenti, di solito particolarmente complessi da un punto di vista tecnico, possiedono equipaggi poco numerosi che spesso non sono in grado di fronteggiare e respingere eventuali attacchi, che, nel frattempo, sono diventati sempre più organizzati e pericolosi anche per le armi che vengono utilizzate<sup>94</sup>.

Negli ultimi anni, infatti, il fenomeno si è evoluto in maniera preoccupante circa le modalità e gli scopi: esso non riguarda più solo bande di disperati che assaltano imbarcazioni per saccheggiarle, ma coinvolge *commandos* paramilitari, che dopo aver preso il controllo dei mercantili, li conducono all'ormeggio tenendo in ostaggio l'equipaggio con richiesta del pagamento di un ingente riscatto. In simili casi le organizzazioni criminali agiscono indisturbate, disponendo di una vasta rete di coperture istituzionali, e molto spesso utilizzano la pirateria come canale di finanziamento per operazioni terroristiche<sup>95</sup>.

Nel corso dei secoli cambiano, dunque, le finalità della depredazione violenta in mare: l'attività privata posta in essere da ribelli come fonte di ricchezza diventa attività istituzionalizzata e, infine, atto criminale avente rilevanza pubblica, interna e internazionale, e da ciò consegue l'esigenza di tipizzare autonomamente la fattispecie per riconnettere precise sanzioni.

---

<sup>94</sup> F.M. TORRESI, *La pirateria marittima nel XXI secolo*, cit., p. 608; L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, cit., p. 38 ss.

<sup>95</sup> Accertato è il legame tra pirateria somala e frange di estremisti islamici riconducibili ad *Al Shabaab*, la *jihad* del Corno d'Africa, gruppo di *Al Qaeda* riconosciuto ufficialmente nel 2012 (M. AVINO, S. DUCCI, *L'adesione formale di Al Shabaab ad Al Qaeda e il ruolo della pirateria marittima*, in <http://www.osdife.org>). Analogamente, numerose organizzazioni terroristiche disporrebbero di gruppi specializzati nella realizzazione di atti di pirateria con particolare riferimento al sequestro di navi: dalle Tigri Tamil che operano nella zona nord orientale dello Sri Lanka, al gruppo separatista islamico di *Abu Sayyaf* attivo nelle Filippine. Da registrare, tuttavia, anche lo scetticismo di molti osservatori internazionali e di parte della dottrina in ragione dall'avversità manifestata dai gruppi islamisti più radicali nei confronti dell'attività piratesca che mal si concilia con il sistema giuridico tradizionale e la stessa *Sharia*. Anche dal punto di vista del *modus operandi* e delle finalità esistono significative differenze tra pirati e gruppi terroristici, che, invero, ottengono i ricavi maggiori dal traffico di stupefacenti e migranti (L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, cit., p. 117 ss. Per una più ampia disamina v. G.M. FARNELLI, *Contrasto e repressione della violenza marittima nel diritto internazionale contemporaneo*, cit., p. 313 ss.).

Premesse alcune considerazioni di ordine storico, atte ad affrancare l'indagine da una circoscritta prospettiva analitica, è ora necessario inquadrare gli aspetti strutturali della fattispecie di pirateria, così come elaborati nel diritto interno e internazionale, per comprenderne la fisionomia essenziale.

## *2.2. La disciplina penale prevista nel Codice della navigazione*

La fattispecie di pirateria (art. 1135) si rinviene tra i reati esclusivi della navigazione contemplati nel Codice; essa è posta formalmente a tutela della proprietà della nave, ma presenta una natura spiccatamente plurioffensiva, poiché la punibilità non può dirsi limitata alla lesione di interessi puramente patrimoniali.

La norma prescrive, infatti, che

Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, che commetta atti di depreazione in danno di una nave nazionale o straniera, ovvero, a scopo di depreazione, commette violenza in danno di persone imbarcate su una nave nazionale o straniera, è punito con la reclusione da 10 a 20 anni. Per gli altri componenti dell'equipaggio la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo; per gli stranieri è ridotta fino alla metà<sup>96</sup>.

Trattasi di un reato proprio, caratterizzato da quella peculiare connessione funzionale tra l'interesse tutelato e la posizione rivestita dal soggetto attivo, la cui realizzazione presuppone un'organizzazione di uomini e mezzi e ciò si desume dalla prevista riduzione di pena «per gli altri componenti dell'equipaggio» e per gli «estranei» (ovvero i passeggeri che concorrono volontariamente negli atti di depreazione o violenza)<sup>97</sup>.

---

<sup>96</sup> La condanna per gli appartenenti al personale marittimo comporta la pena accessoria dell'interdizione perpetua dal titolo professionale o dall'esercizio della professione marittima (art. 149 c. 2 cod. nav.).

<sup>97</sup> Nell'ipotesi di concorso di persone trova applicazione l'art. 1081 cod. nav., anche se il secondo comma dell'art. 1135 cod. nav. sembra prevedere che il reato possa essere commesso dai membri dell'equipaggio e/o dagli estranei autonomamente e, dunque, al di fuori di qualunque ipotesi di concorso con i soggetti di cui al primo comma.

Nella fattispecie in esame, che si connota come di pericolo e a condotta alternativa, la punibilità si incentra sulla “depredazione”, concetto privo di autonomia giuridica nel diritto penale, cui vengono ricondotti molteplici comportamenti che potrebbero integrare le distinte ipotesi di rapina, violenza privata, estorsione, sequestro di persona a scopo di estorsione<sup>98</sup>.

La condotta di depredazione deve essere necessariamente posta in essere dal comandante, dall’ufficiale, da altri membri dell’equipaggio e da soggetti terzi nei confronti di un’altra imbarcazione e, pertanto, non potrà configurarsi il reato di pirateria (bensì la fattispecie criminosa *ex artt.* 1138 cod. nav. o quella prevista dall’art. 1145 cod. nav.) nel caso in cui l’impossessamento della nave o del carico, ovvero, più in generale, gli atti di depredazione avvengano ad opera di persone imbarcate sulla medesima nave.

Da notare che il legislatore ha inteso sanzionare anche gli atti violenti in danno alla persona, purché finalizzati alla depredazione, ma indipendentemente dal conseguimento del risultato prefissato dall’agente. Orbene, se da un lato, sono assorbite nella depredazione tutte le condotte appropriative di beni (o della nave stessa) violente o fraudolente assimilabili al furto e alla rapina, con il limite intrinseco del disvalore pertinente agli scopi di tutela della norma violata, dall’altro lato, ogni condotta violenta verso la persona che manifesti un indice di criminalità superiore (ad esempio lesioni gravi, omicidio) concorrerà, *ex art.* 81 c.p., con il delitto di cui all’art. 1135 cod. nav.<sup>99</sup>.

Elemento caratterizzante la disciplina è rappresentato dall’*animus furandi* che, per alcuni, è sinonimo di dolo specifico<sup>100</sup>: invero, la prima parte della norma non fa riferimento a questo fine, richiamando la gene-

<sup>98</sup> Di diverso avviso F. SCHIAFFINO, *Della pirateria*, cit., p. 502 ss. L’Autore svolge una puntuale analisi delle singole norme, dedicate alle varie tipologie di pirateria (propria, impropria, consumata, tentata), contenute nel Capo VI del Codice della Marina Mercantile del 1865 (artt. 320 e ss.). Egli ritiene che il fatto per cui si consuma il reato di pirateria è l’ingiusta aggressione della nave pirata inferta alla nave pacifica; la depredazione non sarebbe, dunque, l’essenza e la pirateria.

<sup>99</sup> P. PRIMON, *L’occhio bendato’ del diritto penale interno ed internazionale sulla pirateria marittima*, in *Critica del diritto*, 2014, 4, p. 439.

<sup>100</sup> N. RONZITTI, *Pirateria*, cit., p. 927; M.C. CICIRIELLO, *Pirateria (dir. internazionale)*, cit., p. 4.

rica depredazione in danno di un'altra nave o del suo carico; il dolo specifico semmai potrebbe ricorrere nella seconda parte della norma, anche se, più opportunamente, si ritiene che lo scopo di depredazione tipizzato nella condotta alternativa altro non sia che un elemento del fatto necessario per proiettare la violenza nei confronti di coloro che sono trasportati verso l'evento che caratterizza l'incriminazione<sup>101</sup>.

Per quanto concerne la giurisdizione penale, la norma si applica, indistintamente, nei confronti di tutti coloro che delinquono sia nel territorio dello Stato (*rectius* mare territoriale e zone sottoposte a giurisdizione esclusiva), sia all'estero, ai sensi dell'art. 7, n. 5, c.p. e dell'art. 1080 cod. nav. Ricordiamo come quest'ultimo articolo prevede che le disposizioni penali del Codice della navigazione trovano applicazione sia nel caso in cui gli illeciti siano stati commessi all'estero da cittadini o stranieri «in servizio su nave (o aeromobile) nazionale», che nei confronti dei componenti dell'equipaggio o dei passeggeri di nave straniera, qualora ciò sia previsto da speciali disposizioni di legge ovvero da convenzioni internazionali (come nel caso della pirateria)<sup>102</sup>.

A livello operativo, sulla scorta dell'art. 1235 c. 1 n. 4 cod. nav., ai comandanti delle navi da guerra nazionali è conferita la qualifica di Ufficiali di polizia giudiziaria nell'esecuzione di atti funzionali all'esercizio dell'azione penale; da ciò ne deriva che, una volta rilevata una sospetta nave pirata, il comandante della nave potrà fermare/arrestare i sospetti pirati e sequestrare il mezzo, fermo restando gli obblighi di comunicazione al Pubblico Ministero<sup>103</sup>.

---

<sup>101</sup> G. COCCO, *Dal pirata hostis humanis generis alla pirateria contemporanea. Verso un diritto penale universale?*, in *Riv. it. dir. e proc. pen.*, 2012, p. 445. La violenza esercitata sulle persone e sui loro effetti, sulla nave o sulle apparecchiature della stessa, sulle merci caricate a bordo in assenza di tale *animus* non integra gli estremi del reato di pirateria, bensì altre fattispecie quali, ad esempio, quelle contenute negli artt. 423, 424, 425 n. 3, 428, 141 ss., 575 ss.

<sup>102</sup> C. ROSELLA, *Pirateria*, cit., p. 586.

<sup>103</sup> I militari dipendenti dal Comandante/Ufficiale di P.G., i quali materialmente danno luogo all'arresto/fermo dei sospetti pirati mediante abbordaggio, possono considerarsi quali "ausiliari" di P.G. in senso tecnico o *de facto*. Si veda anche l'art. 732, comma 4 del Testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare (d.P.R. 15 marzo 2010, n. 90): «Il militare [...] deve prestare il proprio concorso agli appartenenti alla polizia giudiziaria, anche quando gli è richiesto verbalmente».

Il Codice della navigazione prevede nel medesimo Capo VI (*Dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico*) altre norme che consentono di ampliare la tutela accordata alla proprietà della nave e, di riflesso, alla sicurezza delle persone e del carico presenti a bordo.

L'art. 1136 cod. nav. (*Nave sospetta di pirateria*), che integra una analoga fattispecie di pericolo dolosa, sanziona con la pena della reclusione da 5 a 10 anni la c.d. "pirateria presunta", che si realizza quando una imbarcazione, fornita abusivamente di armi, navighi senza essere munita delle carte di bordo. La peculiarità di questo reato concerne la consistente anticipazione della soglia di punibilità, in quanto la presupposizione della finalità piratesca è insita nell'abusivo possesso di armi unitamente al mancato possesso della documentazione di bordo<sup>104</sup>.

La fattispecie criminosa rientra, dunque, in quelle ipotesi eccezionali, denominate "delitti di sospetto", in cui, data la grave potenzialità offensiva, il legislatore ha deciso di reprimere e punire anche i meri atti preparatori indipendentemente dal concretizzarsi di una attività esecutiva<sup>105</sup>.

---

<sup>104</sup> La mancanza dei documenti della nave è equiparata all'uso di documenti falsi e deve fondare un serio convincimento che la nave sia destinata a effettuare operazioni di depredazione e non di contrabbando o di forniture a belligeranti e simili (S. CORRIERI, *Il sistema penale della navigazione. Marittima, interna ed aerea*, cit., p. 141).

<sup>105</sup> P. PRIMON, *L' 'occhio bendato' del diritto penale interno ed internazionale sulla pirateria marittima*, cit., p. 443 ss. Importante antecedente storico è contenuto nell'art. 324 Codice Marina Mercantile del 1865, che si riferisce alle «persone dell'equipaggio» e contiene i medesimi elementi costitutivi dell'art. 1136 cod. nav., tranne che per l'accezione "abusiva" della detenzione di armi.

Più in generale, circa la natura e le tipologie dei reati di sospetto, v. F. LO IUDICE, M. ROSSI, *Ciò che residua dei reati di sospetto (nota a Corte cost. 2 novembre 1996, n. 370)*, in *La giustizia penale*, 1998, 1, p. 26; P. MICHELI, *Reati di sospetto vecchi e nuovi: cronaca di una morte annunciata (nota a Cass. pen. sez. III, 17 febbraio 1993)*, in *Riv. penale economia*, 1994, 1, p. 51. Si tratta, evidentemente, di fattispecie in relazione alle quali può essere rilevato un contrasto rispetto al principio per cui la pena deve essere proporzionata, nonché diretta ad assicurare che la libertà del singolo non sia esposta o sacrificata oltre i limiti della ragionevolezza (sul punto si rinvia a S. MOCCIA, *Il diritto penale tra essere e valore. Funzione della pena e sistematica teleologica*, Napoli, 1992, p. 188 ss.).

Non possono, invece, essere ricomprese nel novero della pirateria vera e propria le condotte previste nei successivi articoli in quanto, ancorché prevedano atti di depredazione e impossessamento, difettano dell'elemento costitutivo della "contrapposizione tra navi".

L'art. 1137 cod. nav. sanziona, con le pene previste per la pirateria, gli atti di rapina ed estorsione commessi da comandanti, ufficiali di nave nazionale o straniera sul litorale della Repubblica, richiamando esplicitamente gli artt. 628 e 629 c.p. e, quindi, incriminando condotte che già costituiscono reati, ma che manifestano un maggior impatto delinquenziale perché commesse avvalendosi di una nave da parte di chi ne abbia la responsabilità<sup>106</sup>.

Analogamente gli artt. 1138-1139 cod. nav., pur sanzionando l'impossessamento o l'accordo per l'impossessamento della nave (o dell'aeromobile), sono entrambi estranei alla nozione di "pirateria", poiché il fatto deve essere commesso dai componenti dell'equipaggio del medesimo mezzo<sup>107</sup>. Da notare che l'art. 1139 cod. nav. costituisce l'ennesima anomalia rispetto all'ordinario sistema penale, in quanto incrimina il mero accordo operando una deroga ai contenuti dell'art. 115 c.p.<sup>108</sup>.

Orbene, come anticipato, per un corretto inquadramento del reato di pirateria, è necessario ora procedere a una lettura combinata della regolamentazione interna con le disposizioni contemplate nella normativa internazionale, che, sotto il profilo repressivo, hanno formalmente sancito l'operatività di una giurisdizione universale. All'esito di tale raffronto non si potranno non notare significative differenze nell'inquadramento sistematico, evidenti disarmonie nel collegamento tra discipline, difficoltà nell'attuazione dell'auspicata cooperazione giudiziaria e un più generale "scollamento" tra la configurazione tipica delineata nel

---

<sup>106</sup> C. ROSELLA, *Pirateria*, cit., p. 586.

<sup>107</sup> DE VINCENTIIS, *Proprietà della nave, dell'aeromobile e del carico (delitti contro)*, in *Noviss. dig. it.*, XIV, 1967, p. 211. Con riguardo all'art. 1138 cod. nav., simile fattispecie era contenuta nell'art. 327 cod. mar. merc. (identificabile quale "pirateria impropria").

<sup>108</sup> Simili contenuti si rinvenivano nell'art. 329 cod. mar. merc., che sanzionava con la reclusione non minore di anni sette, estendibile ai lavori forzati per anni dieci, il «complotto» tra due o più persone dell'equipaggio per consegnare la nave al nemico o per impadronirsene.

Codice della navigazione e la fisionomia reale del fenomeno criminoso descritto.

### 2.3. *Le fonti internazionali*

Il moderno diritto internazionale della pirateria è costituito da un insieme di norme derivanti da consuetudini, trattati e obblighi contenuti in risoluzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite adottate ai sensi del Capitolo VII della Carta ONU del 1945 («Azione rispetto alle minacce alla pace, alle violazioni della pace e agli atti di aggressione»). Tali norme afferiscono al diritto del mare e al diritto penale internazionale, poiché la pirateria (c.d. assoluta)<sup>109</sup> viene comunemente intesa quale *crimen iuris gentium*, delitto internazionale dell'individuo contro l'umanità pregiudizievole della sicurezza e libertà della navigazione, oltre che degli interessi economici connessi ai traffici marittimi internazionali<sup>110</sup>.

---

<sup>109</sup> L'aggettivo impiegato sta a sottolineare che gli elementi integranti la fattispecie sono fissati dal diritto internazionale generale e, come tali, sono identici per tutti gli Stati (F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, cit., p. 77).

<sup>110</sup> Dalla pirateria *iuris gentium* occorre, tuttavia, distinguere la "pirateria per analogia" (o "pirateria relativa" o "quasi-pirateria"), un complesso di illeciti che, pur non integrando gli elementi essenziali della pirateria delineati dal diritto internazionale generale, sono qualificati come "atti pirata" in virtù di norme interne di natura penale o di trattati internazionali *ad hoc* (R. SANDIFORD, *Pirateria*, cit., p. 109; N. RONZITTI, *Pirateria (dir. vigente)*, cit., p. 911; M.C. CICIRIELLO, *Pirateria (dir. internazionale)*, cit., p. 918; F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, cit., p. 77; M.C. CICIRIELLO, F. MUCCI, *La moderna pirateria al largo delle coste della Somalia: un banco di prova per vecchi e nuovi strumenti internazionali di prevenzione e repressione*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 1, p. 93). Devono ricordarsi, in proposito, le convenzioni e gli accordi che, tra le due guerre mondiali, vietarono la guerra sottomarina al commercio marittimo ed estesero all'impiego bellico del mezzo subacqueo il regime consuetudinario di repressione della pirateria. Nel caso della pirateria relativa fondata su norme di diritto interno, invece, vengono in rilievo gli illeciti assimilati alla pirateria *iuris gentium* e sottoposti alla potestà punitiva dello Stato in ragione di autonome scelte nazionali. A tal proposito si possono richiamare gli atti di rapina a mano armata (*armed robbery against ships*) che gli Stati possono assimilare alla pirateria in ossequio a ob-

Orbene, la Comunità internazionale, proprio al fine di proteggere l'insieme di questi valori condivisi, ha delineato gli elementi costitutivi del delitto, consentendo agli Stati di perseguirlo, in regime di cooperazione, oltre i limiti della giurisdizione a essi normalmente assegnata<sup>111</sup>.

All'interno del diritto del mare, le principali fonti cui far riferimento sono la Convenzione sull'alto mare di Ginevra del 29 aprile 1958 e la Convenzione sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 (acronimo UNCLOS) che elaborano una nozione di pirateria quale illecito di depredazione, violenza, impossessamento commesso, per fini privati, in alto mare o in luogo non sottoposto alla sovranità di alcuno Stato, dall'equipaggio di una nave contro un altro vascello, includendovi, altresì, ogni atto di partecipazione volontaria alle attività di una nave o di un aeromobile pirata e ogni azione che sia di incitamento o facilitazione intenzionale a commettere le menzionate condotte<sup>112</sup>.

---

blighi di matrice internazionale, oppure l'ammutinamento o la tratta degli schiavi [per quanto concerne l'ordinamento italiano cfr. art. 1137,1138,1139 cod. nav.].

<sup>111</sup> Invero, per molto tempo non si è pervenuti a un inquadramento unitario, in quanto, in seno alla Comunità internazionale, ciascuno Stato aveva elaborato una propria nozione di pirateria, restringendola o ampliandola a seconda degli interessi da proteggere. Inoltre, un primo orientamento considerava crimini internazionali solo i c.d. *hard core crimes* – genocidio, crimini di guerra, contro la pace, l'umanità –; altro orientamento, invece, faceva rientrare in questa categoria anche la schiavitù, l'*apartheid*, la tortura, il traffico di droga, il terrorismo e la pirateria; altri ancora inquadravano queste ultime fattispecie nel novero dei *treaty crimes* ovvero crimini pattizi previsti in convenzioni che prevedono la repressione di comportamenti indesiderabili che sono qualificati come reato dal diritto interno (G. COCCO, *Dal pirata hostis humanis generis alla pirateria contemporanea. Verso un diritto penale universale?*, cit., p. 414; F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, Milano, 2010, p. 63 ss.; R. BORSARI, *Diritto punitivo sovranazionale come sistema*, Padova, 2007, p. 33).

<sup>112</sup> L'art. 15 della Convenzione di Ginevra identificava la pirateria in: «1. ogni atto di violenza illegittimo di detenzione e ogni predeonera commessi dall'equipaggio o dai passeggeri d'una nave o d'un aeromobile privati, a scopo personale, e a danno: a. in alto mare, di un'altra nave, altro aeromobile, o di persone o beni a bordo di questi; b. in luoghi non sottoposti alla giurisdizione di uno Stato, d'una nave, o di un aeromobile, o di persone o beni; 2. La partecipazione volontaria all'impiego d'una nave o d'un aeromobile, svolta con piena conoscenza dei fatti che conferiscono a detta nave o detto aeromobile l'attributo di pirata. 3. L'istigazione a commettere gli atti definiti ai numeri 1 e 2 come anche la facilitazione intenzionale degli stessi». L'art. 101 della Convenzio-



Da un'analisi testuale rispetto ai contenuti dell'art. 1135 cod. nav. si evince che la definizione del Codice non coincide perfettamente con quelle offerte dalla normativa internazionale: nel diritto interno la nozione di pirateria è più generica e ampia con riferimento al luogo in cui può essere commesso il reato, potendo essere ricompresi nel novero del precetto sia l'alto mare che le acque territoriali<sup>113</sup>. Per contro, l'art. 101 della Convenzione di Montego Bay dispone espressamente che gli atti di violenza avvengano in «alto mare» o in un «luogo non soggetto alla giurisdizione di alcuno Stato».

D'altro canto, però, la nozione di pirateria delineata dal Codice della navigazione risulta più ristretta rispetto a quella contenuta nelle Convenzioni sotto il profilo delle finalità perseguite dagli autori del reato.

L'art. 1135 cod. nav. considera elemento essenziale della fattispecie criminosa il c.d. *animus furandi*, non potendo configurarsi il reato di pirateria qualora gli atti di violenza non abbiano come scopo la depredazione e l'impossessamento di cose altrui al fine del conseguimento di un vantaggio economico. La nozione di pirateria accolta nel diritto internazionale prevede, invece, più genericamente, che la pirateria debba essere compiuta per fini personali («for private ends»), potendosi astrattamente comprendere in tale nozione moventi anche diversi (odio, violenza, vendetta, rivendicazioni politiche, etc.) da quello del conseguimento di un profitto meramente patrimoniale<sup>114</sup>.

---

ne UNCLOS descrive la pirateria nei seguenti termini: «(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)».

<sup>113</sup> N. RONZITTI, *Pirateria (dir. vigente)*, p. 929 ss.

<sup>114</sup> N. RONZITTI, *Pirateria (dir. vigente)*, p. 929 ss.; M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2012, p. 5. In proposito si rinvia a due significative pronunce della *United States Court of Appeals for the Fourth Circuit*: nel caso “United States v. Dire”, deciso nel 2012, cinque imputati Somali furono condannati per pirateria contro una nave battente bandiera statunitense commessa in alto mare tra Somalia e le Seychelles. Nel caso “United States v. Said”,

Invero, secondo l'interpretazione maggioritaria della dottrina tale nozione esclude dalla fattispecie della pirateria propriamente detta gli atti di violenza compiuti da individui per impadronirsi in alto mare di una nave per un intento dimostrativo; il caso di un equipaggio che combatta contro il proprio governo o che trasporti in un paese insorto armi o armati a scopo di guerra civile; gli atti di violenza operati in tempo di guerra da navi mercantili contro navi militari o private nemiche; la tratta degli schiavi, figura quest'ultima che differisce nettamente dalla pirateria in quanto non arreca, in sé considerata, pregiudizio alla sicurezza dei traffici marittimi in tempo di pace<sup>115</sup>.

Peculiare è il caso delle azioni violente di disturbo in alto mare commesse da organizzazioni non governative votate alla tutela ambientale e dell'ecosistema marino. Il procedimento giudiziario che ha coinvolto la *Sea Shepherd Conservation Society* è particolarmente interessante: l'organizzazione impiegava imbarcazioni con a bordo attivisti per disturbare azioni di ricerca sui cetacei utilizzando fumo, bottiglie di vetro contenente acido, funi d'acciaio per danneggiare le navi di un istituto di ricerca, contro le quali venivano operate anche collisioni intenzionali. L'istituto di ricerca per tutelare i propri interessi conveniva in giudizio l'organizzazione perché venisse emesso nei suoi confronti un ordine restrittivo e mentre il giudice di *prime cure* rigettava la richiesta, la Corte d'Appello statunitense pur non condannando l'equipaggio ad

---

deciso nel 2015, sei imputati furono accusati di pirateria contro una nave statunitense nel Golfo di Aden. In ambedue i casi, gli imputati sostennero che il loro attacco alle navi statunitensi non poteva considerarsi pirateria poiché essi non si erano impadroniti delle navi per deprenderle ma, mentre nel primo caso, la Corte non accolse la tesi difensiva degli imputati (ritenendo che era inclusa nella pirateria ogni azione violenta perpetrata per private ragioni in alto mare), nel secondo procedimento respinse la tesi dell'accusa accogliendo il principio per cui essendo la depreazione elemento essenziale della pirateria, il fine diverso dei reati commessi non poteva configurarla.

<sup>115</sup> Nel caso dei c.d. *insorgenti*, navi i cui equipaggi si siano sottratti alla autorità dello Stato di cui battono la bandiera, non essendovi una universalità del danno e, dunque, la necessità di una protezione internazionale tali condotte non paiono suscumbibili nella nozione di pirateria (G. COCCO, *Dal pirata hostis humanis generis alla pirateria contemporanea. Verso un diritto penale universale?*, cit., p. 418).

alcuna pena detentiva ritenne che la condotta fosse qualificabile come pirateria marittima<sup>116</sup>.

Dubbi circa la possibilità di individuare nelle condotte descritte dei “fini privati”, tuttavia, vengono avanzati dalla dottrina internazionalistica: l’orientamento maggioritario, conforme ai contenuti della UNCLOS e sposato da buona parte della giurisprudenza, propugna, infatti, una definizione ristretta del *private ends requirement*, escludendo dal novero condotte di natura politica, proprio per contrastare interpretazioni, come quella accolta dalla giurisprudenza statunitense, volte a far rientrare nel dettato normativo tutte le azioni violente tenute in alto mare in assenza di autorizzazione di uno Stato all’uso della forza<sup>117</sup>.

---

<sup>116</sup> *Inst. of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Society*, United States Courts of Appeals for Ninth Circuit, Opinion 19 december 2014, p. 3. In seguito la Corte Suprema Federale degli Stati Uniti ha respinto la richiesta della *Sea Shepherd Conservation Society* di trattare il caso e, pertanto, il *decisum* della Corte d’Appello non è stato riformato [*Sea Shepherd Conservation Society v. The Institute of Cetacean Research (Petition for Writ of Certiorari)*, Supreme Court of the United States of America No. 14-1300, 28 April 2015, p. 7]. Degno di nota anche il caso nella seconda metà degli anni Ottanta dalla Corte di Cassazione belga in cui gli attivisti ambientali di *Greenpeace* sono stati riconosciuti come pirati (*Castle John and Nederlandse Stichting Sirius c. NV Mabeco and NV Parfin*, Belgium Court of Cassation 1986, in 77 I.L.R., 537. Per una ulteriore rassegna v. ARRON N. HONNIBALL, *The ‘private ends’ of international piracy: the necessity of legal clarity in relation to violent political activists*, in <http://www.internationalcrimesdatabase.org/2015>).

<sup>117</sup> N. RONZITTI, *The Law of the Sea and the Use of Force Against Terrorist Activities*, in ID. (a cura di), *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht, 1990, p. 2; F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, Napoli, 2009, p. 72 ss. Di diverso avviso, seppur evidenziando le criticità di una estensione delle maglie definitorie del crimine di pirateria, F. MUNARI, *La ‘nuova’ pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, in *Riv. dir. internaz.*, vol. 92, 2, 2009, p. 336 ss. Sul punto v. anche S. DOMINELLI, *La pirateria marittima nel diritto internazionale: private v. political ends nel nuovo millennio*, in *Dir. maritt.*, 2, 2016, p. 218 ss. L’Autore, in particolare, evidenzia come se, da un lato, gli Stati sembrano non voler perseguire gli attivisti marittimi anche in virtù del consenso pubblico che raccolgono, dall’altro, le istanze di giustizia dei privati aumentano progressivamente, dando la possibilità alle Corti civili di interpretare a fini assicurativi, di risarcimento del danno o di misure restrittive, la definizione vigente e tale approccio casistico pare assai riduttivo e problematico.

Proseguendo nel raffronto tra norme, vi è da dire che, rispetto all'ordinamento interno, la disciplina internazionale sanziona, altresì, ogni azione che sia di incitamento o facilitazione a commettere reati di pirateria e la Convenzione di Montego Bay, all'art. 102, equipara agli atti commessi da navi private (o aeromobili privati) le medesime condotte poste in esse da navi da guerra o da navi di Stato il cui equipaggio si sia ammutinato e abbia assunto il controllo a bordo della nave.

Infine, emergono difformità analizzando il mezzo utilizzato: le disposizioni contenute in entrambe le Convenzioni includono nella nozione di pirateria anche gli atti di violenza compiuti mediante «aeromobile», mentre quest'ultima ipotesi non è contemplata nella pirateria di cui all'art. 1135 cod. nav., che si sostanzia unicamente in quella marittima<sup>118</sup>. Nell'ordinamento interno, infatti, la pirateria aerea trova autonomo riconoscimento nella legge 10 maggio 1976 n. 342 «Repressione di delitti contro la sicurezza della navigazione aerea», che nel definire il reato tipizza una condotta di violenza o minaccia volta a perseguire l'impossessamento, il dirottamento o la distruzione dell'aeromobile stesso. La giurisdizione nazionale si fonda su una pluralità di criteri di collegamento: l'immatricolazione o l'avvenuto atterraggio in Italia dell'aeromobile (avente ancora a bordo l'autore del crimine), ovvero, il domicilio in Patria delle persone locatrici o noleggiatrici dell'aereo; oppure, se l'autore del crimine si trovi sul territorio dello Stato e non ne sia stata disposta l'extradizione, la richiesta del Ministro della Giustizia. Sotto il profilo sanzionatorio, per la sola commissione del fatto (diretto all'impossessamento, al dirottamento o alla distruzione) con violenza o minaccia, la legge stabilisce la reclusione da 7 a 21 anni, mentre la pena è aumentata se l'autore consegue realmente l'intento. La pena non può essere inferiore a 12 anni di reclusione se dal fatto derivano lesioni personali ai passeggeri ovvero ai membri dell'equipaggio e, infine, si applica la pena della reclusione da 24 a 30 anni se dal fatto deriva la morte di una o più persone.

---

<sup>118</sup> Da notare che, le uniche estensioni della disciplina agli aeromobili riguardano la «pirateria impropria» di cui all'art. art. 1138 e la connessa fattispecie di accordo finalizzato all'impossessamento *ex art.* 1139.

#### 2.4. *Il principio della giurisdizione universale nella repressione della pirateria*

Nel contesto penale internazionale ciò che rileva riguarda la proiezione nello spazio delle prerogative statuali e il riconoscimento di una *giurisdizione universale* nell'azione di contrasto alla pirateria. Il criterio della giurisdizione universale esula da qualsiasi elemento di possibile collegamento (localizzazione del fatto, nazionalità del reo e della vittima) e legittima un potere comune di intervento, nel rispetto dei diritti umani, con un evidente superamento dei limiti che il diritto internazionale normalmente impone alla potestà coercitiva statale<sup>119</sup>.

Sulla scorta degli artt. 100 e 105 della Convenzione di Montego Bay, infatti, viene sancito l'obbligo in capo all'intera Comunità internazionale di *cooperazione* nella repressione del fenomeno<sup>120</sup>: in estrema sintesi, in alto mare o in altro posto fuori dalla giurisdizione dello Stato

---

<sup>119</sup> Sul fondamento giuridico del potere giurisdizionale universale si rinvia a M.A. PASCULLI, *Una umanità. Una giustizia. Contributo allo studio sulla giurisdizione penale universale*, Padova, 2011; R. BORSARI, *Diritto punitivo sovranazionale come sistema*, Padova, 2007, p. 183 ss. Per quanto attiene specificamente all'oggetto della presente ricerca, v. M.C. CICIRIELLO, *Prevenzione e repressione della pirateria secondo il diritto internazionale generale e convenzionale*, in *Enc. giur. Treccani*, XXIII, Roma, 1990, p. 1 ss.; F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, cit., p. 155; G.M. FARNELLI, *Contrasto e repressione della violenza marittima nel diritto internazionale contemporaneo*, cit., p. 142 ss. Sui problemi legati all'esigenza di rispettare i diritti umani dei pirati, il cui *status* giuridico è poco chiaro si rinvia a I.R. PAVONE, *La giurisdizione penale sui pirati tra rispetto dei diritti umani ed esigenze di contrasto efficace alla pirateria moderna*, in *Dir. maritt.*, IV, 2013, p. 728 ss.

<sup>120</sup> Art. 100 UNCLOS (Duty to cooperate in the repression of piracy) «All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State». La disciplina attuativa del citato principio si ritrova, invece, all'art. 105 UNCLOS (*Seizure of a pirate ship or aircraft*) a mente del quale: «On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith».

costiero (ivi comprese la zona contigua e la zona economica esclusiva), ciascuno Stato può catturare (a mezzo delle proprie navi militari o in servizio governativo autorizzate a tal fine) una imbarcazione pirata, indipendentemente dalla nazionalità della nave e dell'equipaggio, fermare le persone e sequestrare i beni presenti a bordo. Diversamente, se il reato viene localizzato nelle acque territoriali di uno Stato costiero, solo quest'ultimo può adottare le misure repressive previste dall'ordinamento interno.

Il principio di cui agli artt. 100-105 si giustifica in ragione della gravità del reato e costituisce una eccezione alla regola generale prevista all'art. 92 della Convenzione, secondo cui una nave in alto mare è sottoposta alla esclusiva giurisdizione dello Stato di bandiera.

La giurisdizione sulle navi sequestrate spetta, pertanto, allo Stato che ha promosso l'azione di contrasto alla pirateria e ciò, per quanto attiene all'ordinamento italiano, è una ulteriore conferma dell'extraterritorialità della legge penale già emersa in materia.

Nella prassi, tuttavia, tale giurisdizione universale trova scarsa applicazione, garantendo una sostanziale impunità degli atti di pirateria. Ciò avviene per una serie di ragioni che possono essere riassunte nei seguenti termini: in primo luogo, frequentemente, gli attacchi pirata vengono compiuti entro i confini del mare territoriale di Stati "deboli" o "falliti", caratterizzati da arretratezza e instabilità politica con autorità pubbliche che non garantiscono (o non vogliono garantire) una ferma opposizione e repressione e ciò rende difficile l'intervento di altri governi in assenza di risoluzioni, o pregressi accordi, che legittimino il loro coinvolgimento<sup>121</sup>.

---

<sup>121</sup> In molti casi, infatti, la vicenda si conclude con una negoziazione e il pagamento di un riscatto, ritenuta da molti Stati la pratica più sicura e rapida per liberare l'imbarcazione, oppure, anche se catturati, i pirati vengono disarmati e poi rilasciati (c.d. *catch and release*). G. BEVILACQUA, *Il problema della repressione del reato di pirateria e il necessario bilanciamento tra le esigenze di esercizio effettivo della giurisdizione e di garanzia dei diritti individuali*, in *Dir. maritt.*, 2, 2012, p. 669. Solo recentemente alcuni Paesi, inizialmente propensi alla trattativa, hanno sottoposto a giudizio dei pirati catturati. In Italia un caso giudiziario ha riguardato undici pirati che, al largo della Somalia, avevano attaccato il mercantile italiano "Montecristo". I due distinti procedimenti penali originati dalla vicenda, che ha riguardato soggetti maggiorenni e minorenni, si sono conclusi con sentenze di condanna definitive (L. MARINI, *Pirateria marittima e*

In secondo luogo, la disciplina internazionale presenta delle pesanti lacune che ne rendono difficoltoso l'esercizio in concreto: le norme dedicate al contrasto della pirateria hanno un contenuto solo programmatico, mentre difettano nella descrizione delle modalità concrete con cui trasferire, detenere o processare i pirati e gestire l'imbarcazione sequestrata. Il necessario rinvio alla regolamentazione prevista dagli ordinamenti interni non consente agli Stati sprovvisti di una normativa *ad hoc* di attuare la giurisdizione universale e ciò incide in maniera determinante sull'efficacia dell'azione repressiva del fenomeno<sup>122</sup>.

Da ultimo, rileva l'assenza di un obbligo in capo agli Stati di esercitare la giurisdizione: l'offensiva internazionale alla pirateria è affidata esclusivamente alla azione individuale e volontaria di ciascun Paese che ha la facoltà, ma non l'obbligo, di intervenire per rimettere ai propri organi giurisdizionali l'accertamento del reato e la comminatoria della sanzione. E proprio perché trattasi di facoltà essa consente allo Stato di poter rilasciare legittimamente la nave e non sottoporre a giudizio i pirati.

Si tratta, dunque, di una giurisdizione potenzialmente "universale", ma il cui esercizio è fortemente condizionato da scelte legislative e di politica criminale. Per tale motivo, si tende ad applicare in via d'integrazione sistematica, ove possibile, la Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima («Convention for the Supression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime

---

*diritto internazionale*, cit., p. 160 ss. Per una più ampia disamina del fenomeno del *catch and release* e delle vicende processuali connesse, anche in prospettiva di comparazione, v. M. DEL CHICCA, *La pirateria marittima di fronte ai giudici di Stati membri dell'Unione Europea*, in *Riv. dir. internaz.*, 1, 2012, p. 105-119).

<sup>122</sup> Ulteriori problemi hanno riguardato, in un primo momento, la possibilità di estendere la normativa vigente anche ai "contractors", compagnie private militari ingaggiate per fronteggiare l'emergenza pirateria in alto mare. In un primo momento gli Stati hanno autonomamente provveduto all'adozione di norme nazionali o di regole autogene (codici di condotta, norme di buona pratica), anche di portata transnazionale, condivise con le stesse società militari private. Attualmente si tratta, come visto nel ripercorrere la vicenda dell'"Enrica Lexie", di operazioni autorizzate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, in ordine alle quali sono intervenute raccomandazioni e linee guida e una specifica disciplina a mezzo di leggi attuative nazionali (v. L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, cit., p. 110 ss.).

Navigation» – per brevità detta *SUA Convention*) sottoscritta a Roma il 10 marzo 1988, ratificata con l. n. 422 del 28 dicembre 1989 ed entrata in vigore il 1° marzo 1992. Tale Convenzione, che importa una dettagliata regolamentazione anche processuale dei fatti di pirateria, si fonda sul principio consuetudinario «aut dedere aut judicare», in ossequio al quale se l'asserito delinquente si trovi in uno Stato contraente, sussiste per quest'ultimo il dovere di processarlo oppure di estradarlo verso uno Stato intenzionato a farlo<sup>123</sup>.

La *SUA Convention*, tuttavia, presenta il limite di costituire uno strumento convenzionale, che presuppone rapporti tra Stati contraenti e forme di collaborazione tra i medesimi che non sempre sono possibili, anche se negli ultimi anni si cerca di incentivare la sottoscrizione di accordi di cooperazione giudiziaria, che prevedano anche l'imbarco sulle navi militari impegnate in azioni anti-pirateria di funzionari di polizia di un altro Stato contraente per facilitare le indagini e l'eventuale accesso alle acque territoriali, così come si auspica, da più parti, l'istituzione di tribunali internazionali specializzati<sup>124</sup>.

Nell'azione internazionale di contrasto alla pirateria sono state inglobate anche misure di difesa passiva e attiva che possono essere adottate dalle stesse navi: con riguardo alla difesa passiva l'*International Maritime Organization* (IMO) ha redatto specifiche linee guida, seppur

---

<sup>123</sup> La Convenzione di Roma scaturì dalle discussioni che seguirono al dirottamento della nave italiana Achille Lauro nel 1985: il fatto mise in crisi il tradizionale inquadramento della pirateria, sollecitando una rinnovata riflessione circa l'ambito applicativo delle norme di diritto internazionale. Tuttavia, il testo normativo presenta importanti lacune sul piano della qualificazione e repressione degli illeciti in mare, oltre a porre un problema di *ne bis in idem* o di duplicazione dell'azione penale nel porre sullo stesso piano, nel perseguimento dell'obiettivo di repressione, i principi di giurisdizione penale stabiliti nelle legislazioni statali rispetto alle disposizioni internazionali.

<sup>124</sup> Si tratta dei c.d. *shiprider agreements*, strumenti già utilizzati con successo nella lotta al narcotraffico nel mar dei Caraibi. In merito alla sottoscrizione di accordi bilaterali che contemplino trasferimento e processo dei pirati catturati v. I.R. PAVONE, *La giurisdizione penale sui pirati tra rispetto dei diritti umani ed esigenze di contrasto efficace alla pirateria moderna*, cit., p. 736 ss.; M.C. CICIRIELLO, F. MUCCI, *La moderna pirateria al largo delle coste della Somalia: un banco di prova per vecchi e nuovi strumenti internazionali di prevenzione e repressione*, cit., p. 96 ss.; M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, cit., p. 10.



non vincolanti (c.d. *Best Management Practices*), che consigliano addestramento dell'equipaggio, predisposizione di un piano di emergenza, trasmissione di rapporti periodici sulla posizione della nave, presenza di idranti, allarmi, telecamere a circuito chiuso, creazione di zone protette in cui l'equipaggio possa rifugiarsi, etc.<sup>125</sup>.

Sempre l'IMO ha cercato di operare una graduale assimilazione sostanziale tra pirateria e atti di *armed robbery against ships*: questi ultimi, infatti, rappresentano la maggior parte degli illeciti commessi in mare e, come emerge dal *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Robbery Against Ship* del 2009, divergono dalla pirateria unicamente con riguardo al *locus commissi delicti*<sup>126</sup>.

Invece il *Code of Conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in West and Central Africa*, meglio noto come *Yaoundè Code of Conduct*, è stato stipulato nel giugno 2013 su iniziativa dell'IMO con riferimento specifico all'Africa centro-occidentale e al Golfo di Guinea. Questo codice individua gli strumenti e gli obiettivi da perseguire nel quadro della cooperazione intergovernativa enfatizzando la convergenza tra pirateria, *armed robbery* e *transnational organized crime* e presta particolare attenzione alla repressione delle attività di pesca illegale.

---

<sup>125</sup> Le linee guida non escludono la presenza a bordo di guardie armate, anche se in linea di principio sembrano non consigliare tale soluzione per non istituzionalizzare l'uso della forza e l'impiego di armi. A parte le raccomandazioni IMO non esistono norme specifiche e, pertanto, è necessario rinviare alla normativa interna di ciascuno Stato per autorizzare l'imbarco di personale armato (per una rassegna sulla controversa questione dei Nuclei militari di protezione all'interno dell'ordinamento italiano si rinvia a M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, cit., p. 14; U. LA TORRE, *Sicurezza della nave e difesa della pirateria*, in *Riv. dir. navig.*, 2, 2011, p. 617 ss.).

<sup>126</sup> Secondo la risoluzione A.1025(26) l'*armed robbery against ships* consiste in: a) qualsiasi atto illegale di violenza o di sequestro o ogni altro atto di rapina, o minaccia, anche diverso da un atto di pirateria, commesso a fini privati e diretto contro una nave o contro persone o beni appartenenti a una nave, nelle acque interne di uno Stato, nelle acque arcipelagiche e nel proprio mare territoriale b) qualunque tipo di atto che inciti o intenzionalmente faciliti uno degli atti descritti.

La condotta illecita è, dunque, rimessa all'esclusiva potestà dello Stato costiero, essendo precluso agli altri Stati l'esercizio di poteri repressivi, sempre che non vi sia l'autorizzazione delle autorità locali a penetrare nelle acque territoriali.

Significativo è anche il ruolo svolto dall'UNODC (*United Nations Office for Drugs and Crime*) che ha permesso la realizzazione di due programmi molto importanti: il *Global Maritime Crime Programme* (GMCP), il quale assiste gli Stati nell'aumentare le loro capacità operative nel combattere gli illeciti commessi in mare, e il *Counter Piracy Programme* (CPP), realizzato per assicurare una concreta risposta della comunità internazionale al flagello della pirateria nel Corno d'Africa<sup>127</sup>.

Per quanto invece concerne gli organismi non governativi occorre citare l'*International Maritime Bureau* (IMB) istituito nel 1981. Quest'organismo è molto importante perché nel 1992 crea il *Piracy Reporting Centre* (PRC), con il compito di raccogliere e reindirizzare le denunce di attacchi di pirateria e *armed robbery* alle forze di polizia presenti nelle zone e di divulgare i dati raccolti allo scopo di favorire l'elaborazione di strategie efficaci per la lotta alla pirateria.

Alla luce di tutto quanto esposto è indubbio che vi sia un elevato livello di attenzione e impegno della comunità internazionale avverso il fenomeno della pirateria, seppur il quadro normativo permanga frammentario, poiché attinge agli istituti della cooperazione giudiziaria e di polizia all'interno di un contesto convenzionale non cogente in cui non tutti gli Stati considerano la pirateria come un crimine.

Assicurare l'attuazione degli obblighi internazionali, potenziare e uniformare la legislazione penale marittima di ciascuno Stato con l'elaborazione di previsioni sanzionatorie deterrenti, incentivare una cooperazione giudiziaria vincolante che assicuri alti *standard* di legalità e giustizia, supportare il sistema giudiziario e penitenziario degli Stati più deboli (senza necessità di prevedere necessariamente l'istituzione di Tribunali speciali, soluzione che porterebbe alla proliferazione di organismi internazionali nel settore della giustizia penale internazionale) sembrano essere, dunque, i presupposti fondamentali per una efficace lotta alla pirateria moderna.

---

<sup>127</sup> Il CPP e il GMCP hanno formulato il c.d. *piracy prosecution model* per far sì che i pirati intercettati in mare avessero un equo processo dopo la cattura e non venissero rilasciati senza alcun tipo di sanzione. Un'ulteriore iniziativa mossa dall'UNODC è quella del *Piracy Prisoner Transfer Programme* (2015), il quale consente agli accusati, processati e condannati di poter scontare la pena nel proprio paese d'origine.

Orbene, per quanto riguarda l'ordinamento italiano, troppo spesso ci si dimentica che la disciplina sanzionatoria della pirateria non si esaurisce nel contesto riduttivo del Codice della navigazione, poiché, proprio per effetto del recepimento della normativa internazionale, sono state elaborate ulteriori fattispecie criminose, come quelle contenute nella l. 28.12.1989 n. 422 di ratifica della Convenzione di Roma del 1988.

*2.5. Le “nuove” fattispecie di reato introdotte nell’ordinamento penale italiano per effetto della ratifica ed esecuzione della Convenzione di Roma del 1988*

Il *corpus* normativo della Convenzione di Roma, che obbliga gli Stati a introdurre discipline volte a incriminare azioni violente tenute in alto mare a prescindere dalle finalità perseguite dall'autore, estende ulteriormente il novero delle condotte piratesche punibili elencando una serie di atti intenzionali che spaziano dall'attacco a una nave da parte di soggetti già presenti a bordo e non provenienti da un'altra imbarcazione, all'impossessamento della nave, all'esercizio mediante violenza o minaccia del dominio sulla nave, alla sua distruzione o danneggiamento, al compimento di atti di violenza su persone a bordo, equiparando a tali condotte, l'incitamento o la minaccia alla commissione.

Si tratta di incriminazioni che sono state trasposte quali reati comuni nell'ordinamento italiano per effetto della legge 28 dicembre 1989 n. 422: in particolare all'interno del Capo II si rinviene l'art. 3 che sanziona condotte ad ampio spettro in cui non si rinviene una qualificazione dei soggetti attivi e non rileva il criterio delle due navi e dell'*animus furandi* (contrariamente all'art. 1135 cod. nav.).

Si tratta, evidentemente, di peculiari ipotesi criminose, sussumibili nel novero della “pirateria impropria”, poste a tutela della incolumità pubblica e della sicurezza della navigazione che completano la tutela penale interna prevista in materia<sup>128</sup>.

---

<sup>128</sup> Art. 3:

«1. Chiunque, con violenza o minaccia, si impossessa di una nave o di una installazione fissa ovvero esercita il controllo su di essa è punito con la reclusione da otto a ventiquattro anni.

Nel 2005 è stato approvato anche un Protocollo, tra gli Stati contraenti della Convenzione di Roma, «per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale» (Londra, 14 ottobre 2005), che è entrato in vigore in Italia il 28 settembre 2010. Esso contiene un'estensione dell'elenco dei fatti delittuosi, ricomprendendovi anche reati che non necessariamente compromettono la sicurezza della navigazione, bensì quella delle popolazioni che vivono sulla terraferma.

Ferma restando la clausola di riserva contenuta nell'art. 3 c. 7 della Convenzione Roma, che fa salva l'esclusiva applicazione delle disposizioni di legge che prevedano il fatto come più grave reato, nella ricchezza di opzioni interpretative legate alle circostanze del caso singolo e alla diversa tipizzazione riscontrabile non pare risolto il problema legato al mancato coordinamento tra le due diverse discipline (quella speciale e quella contenuta nel Codice della navigazione) che implica, fuori dalle ipotesi di concorso apparente, la possibile sussunzione di uno stesso fatto piratesco in entrambe le norme.

In merito all'operatività nello spazio della legge penale, interessante è l'art. 4 della legge 28 dicembre 1989 n. 422: la norma, infatti, riaffer-

- 
2. Alla stessa pena soggiace, se il fatto è tale da porre in pericolo la sicurezza della navigazione di una nave ovvero la sicurezza di una installazione fissa, chiunque:
    - a) distrugge o danneggia la nave o il suo carico ovvero l'installazione;
    - b) distrugge o danneggia gravemente attrezzature o servizi di navigazione marittima, o ne altera gravemente il funzionamento;
    - c) comunica intenzionalmente false informazioni attinenti alla navigazione;
    - d) commette atti di violenza contro una persona che si trovi a bordo della nave o della installazione;
  3. Chiunque minaccia di commettere uno dei fatti previsti nelle lettere a), b), e d) del comma 2 è punito con la reclusione da uno a tre anni.
  4. Chiunque, nel commettere uno dei fatti previsti dai commi 1 e 2, cagiona la morte di una persona è punito con l'ergastolo.
  5. Chiunque nel commettere uno dei fatti previsti dai commi 1 e 2, cagiona a ciascuno lesioni personali è punito ai sensi degli articoli 582 e 583 del codice penale ma le pene sono aumentate.
  6. Quando per le modalità dell'azione e per la tenuità del danno o il fatto è lieve entità, le pene indicate nei commi 1 e 2 sono ridotte da un terzo a due terzi.
  7. Le disposizioni del presente articolo non si applicano quando il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge».

ma il principio della extraterritorialità della legge penale italiana e, dunque, l'esistenza di una giurisdizione universale con riguardo ai reati previsti dall'art. 3, seppur con taluni distinguo<sup>129</sup>.

Nel caso di reato commesso all'estero dal cittadino italiano [art. 4 c. 1 lett. a)] si adotta un criterio della personalità attiva, non è imposta la necessaria presenza sul territorio dello Stato (di cui all'art. 9 c.p.) e la procedibilità si lega unicamente alla richiesta formulata dal Ministro della Giustizia. Analogamente, è sufficiente la richiesta ministeriale e si prescinde dalla presenza sul territorio dello Stato (*ex art. 10 c.p.*) nel caso in cui una delle fattispecie di cui all'art. 3 sia commessa all'estero da straniero, ma in danno o a bordo di una nave italiana o di una installazione fissa che si trova sulla piattaforma continentale dello Stato [art. 4 c. 1 lett. b)].

*Ex art. 4 c. 1 lett. c) e d)*, nel sanzionare lo straniero che commetta il reato all'estero ma infliggendo un'offesa a un cittadino (minaccia, sequestro, lesioni, morte) o pregiudicando interessi nazionali viene confermato il principio della personalità passiva o di difesa, che già connota l'applicabilità delle disposizioni contenute nel Codice della navigazione. Al contempo, *ex art. 4 c. 1 lett. e)*, spicca la vocazione universalistica allorquando lo straniero commetta il fatto delittuoso trovandosi

---

<sup>129</sup> Art. 4:

- «1. Oltre che nei casi indicati negli articoli da 6 a 11 del codice penale, è punito secondo la legge italiana, a richiesta del Ministro di grazia e giustizia:
- a) il cittadino che commette all'estero uno dei reati previsti dall'articolo 3;
  - b) lo straniero che commette all'estero uno dei reati previsti dall'articolo 3 ai danni o a bordo di una nave italiana, o di una installazione fissa che si trova sulla piattaforma continentale dello Stato;
  - c) lo straniero che commette all'estero uno dei reati previsti dall'articolo 3 se nel commetterli minaccia un cittadino o lo priva della libertà personale o lo uccide o gli cagiona lesioni personali;
  - d) lo straniero che commette all'estero uno dei reati previsti dall'articolo 3 al fine di costringere un organo dello Stato a compiere qualsiasi atto o ad astenersene;
  - e) lo straniero che commette all'estero uno dei reati previsti dall'articolo 3, quando si trova sul territorio dello Stato e non è disposta l'estradizione verso uno Stato che sia parte della convenzione indicata nell'articolo 1 e che abbia stabilito la sua giurisdizione in base ai criteri previsti in questo articolo.
2. La disposizione del comma 1 si applica anche quando i fatti indicati nell'articolo 3 sono previsti come più grave reato da altre disposizioni di legge».

nel territorio dello Stato: in tal caso viene, infatti, meno la necessità di una offesa agli interessi nazionali, ma si assoggetta l'applicazione della legge penale italiana all'ulteriore condizione che non sia disposta l'estradizione verso uno Stato parte della Convenzione di Roma che abbia stabilito la sua giurisdizione in base ai criteri stabiliti dalla stessa legge n. 422/1989.

La normativa, peraltro, non richiede una previsione bilaterale del fatto come reato, nel senso che non è necessario che l'incriminazione sia prevista sia nel nostro Paese che in quello dove è avvenuto il fatto. In definitiva, gli atti di pirateria descritti ricevono il trattamento riservato ai crimini internazionali dell'individuo, nei cui confronti non si applica la regola della doppia incriminazione ai fini della giurisdizione statale<sup>130</sup>.

Quanto all'ambito di applicabilità delle norme richiamate, l'art. 7, norma di chiusura equivalente dell'art. 1087 cod. nav., stabilisce che le disposizioni contenute nel Capo II non si applicano alla navigazione interna.

All'esito dell'ampia analisi operata vi è da dire che le peculiarità immanenti al diritto della navigazione finiscono per riverberarsi inevitabilmente in ambito penalistico, soprattutto con riguardo all'individuazione delle norme applicabili in assenza di interventi sistematici di razionalizzazione della disciplina vigente (realmente auspicabili dato il complesso "apparato criminale" in cui convivono "famosi" norme del Codice della navigazione e "dimenticate" disposizioni speciali frutto del recepimento della normativa internazionale).

Orbene, la legislazione internazionale, il diritto dell'Unione europea e la normativa convenzionale non hanno perseguito unicamente la strada della repressione dei reati connessi alla navigazione (tipizzandone variamente la condotta), ma hanno puntato altresì sulla prevenzione, puntando a neutralizzazione comportamenti "sospetti", strumentali alla commissione delle più significative fattispecie, attraverso l'elaborazione di un articolato sistema di controllo di polizia marittima intriso di

---

<sup>130</sup> G. COCCO, *Dal pirata hostis humanis generis alla pirateria contemporanea. Verso un diritto penale universale?*, cit., p. 441.

“eccezioni” al principio della giurisdizione esclusiva di uno Stato sulle proprie imbarcazioni.

### 3. *Significative eccezioni al principio della libera navigazione in alto mare e alla c.d. “giurisdizione esclusiva”: il diritto di visita e il diritto di inseguimento*

Come noto, la libera navigazione in alto mare è un principio cardine sul quale sono fondati il diritto internazionale del mare e la regolamentazione dei traffici marittimi consolidatasi nella prassi consuetudinaria<sup>131</sup>.

L’adempimento fondamentale cui sono tenuti gli Stati per esercitare la libera navigazione è costituito dalla registrazione della nave e dall’attribuzione della bandiera, presupposti per l’esercizio della *giurisdizione esclusiva* da parte dello Stato di bandiera<sup>132</sup>.

Nel delineare la portata di tale giurisdizione, sancita dall’art. 92 UNCLOS, rileva, però, la distinzione tra navi pubbliche e navi private. Alla prima categoria appartengono le navi che svolgono funzioni ascrivibili allo Stato o a un servizio di governo a carattere non commerciale, mentre alla seconda classe appartengono le navi che esercitano la navigazione con finalità economiche. Orbene, solo le navi pubbliche, indipendentemente dalla zona in cui si trovino, sono immuni da interferenze nell’esercizio della propria giurisdizione esclusiva; le navi private,

---

<sup>131</sup> Tale principio si è affermato intorno al XVIII secolo, grazie alla pubblicazione dello scritto «Mare liberum» dell’olandese Ugo Grozio. L’intento dell’illustre giurista era quello di dimostrare la libertà di navigazione sostenendo che le cose che non possono essere occupate e che possono essere usate promiscuamente da tutti non cadono nella proprietà di alcuno Stato, specificando come tale criterio andasse impiegato per i tratti di mare non visibili dalla costa.

<sup>132</sup> Occorre, tuttavia, precisare quanto già ricordato, ovvero che il concetto di giurisdizione non ha un’accezione unitaria nell’ambito del diritto penale internazionale, poiché si distingue essenzialmente in *jurisdiction to prescribe* (giurisdizione prescrittiva) e *jurisdiction to enforce* (giurisdizione esecutiva). La prima consiste nel potere di uno Stato di regolare determinate condotte, verificatisi anche al di fuori dei propri confini, applicando il diritto penale interno; la seconda si sostanzia nel far rispettare tale diritto attraverso i propri gli organi di polizia o di governo.

invece, godono di tale immunità nello spazio dell'alto mare, fatte salve le eccezioni previste dall'UNCLOS, come nel caso del c.d. "diritto di visita" che può essere esercitato, in tempo di pace, nell'ambito delle operazioni di repressione della pirateria testé menzionata, ma anche della tratta di schiavi, del narcotraffico, del terrorismo<sup>133</sup>.

Nell'ambito della pirateria, quello del riconoscimento di nazionalità è un antico istituto del diritto marittimo attualmente disciplinato dall'art. 110 che ne stabilisce presupposti e modalità, consentendo alle navi militari o che effettuano servizi governativi, di avvicinarsi alla nave privata sospetta per intimarle di alzare la bandiera o di comunicare la propria identità con segnali a mezzo radio<sup>134</sup>.

Allorquando vi sia un ragionevole sospetto, alla nave privata può essere ordinato di fermarsi e si può procedere a ispezione ed esame dei documenti di bordo (atto di nazionalità, ruolo dell'equipaggio, giornale nautico, etc.). Qualora i sospetti permangano anche a seguito di tale controllo, può essere autorizzato il sequestro del mezzo e l'arresto dell'equipaggio. È evidente che i sospetti devono essere ingenerati da

---

<sup>133</sup> Art. 110 (Right of visit)

- «1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters on the high seas a foreign ship, other than a ship entitled to complete immunity in accordance with articles 95 and 96, is not justified in boarding it unless there is reasonable ground for suspecting that: (a) the ship is engaged in piracy; (b) the ship is engaged in the slave trade; (c) the ship is engaged in unauthorized broadcasting and the flag State of the warship has jurisdiction under article 109; (d) the ship is without nationality; or (e) though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.
2. In the cases provided for in paragraph 1, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.
3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.
4. These provisions apply mutatis mutandis to military aircraft.
5. These provisions also apply to any other duly authorized ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service».

<sup>134</sup> C. ROSELLA, *Pirateria*, cit., p. 576.



espliciti comportamenti del naviglio o da condotte sintomatiche dell'illecito tali da imporre un obbligo di intervento. Se, però, le ragioni che hanno mosso l'abbordaggio e la cattura si rivelano infondate o prive di sufficienti motivazioni lo Stato di bandiera della nave pubblica è tenuto a risarcire la nave privata indebitamente fermata di ogni perdita o danno che essa abbia subito a causa e in occasione della visita e del fermo<sup>135</sup>.

Un'ulteriore, importante, eccezione al principio della libera circolazione in alto mare (e, quindi, della connessa giurisdizione esclusiva) è costituita dal 'diritto di inseguimento' previsto dall'art. 111 UNCLOS (e in precedenza dall'art. 23 della Convenzione di Ginevra): in base a esso qualora uno Stato costiero abbia fondati motivi di ritenere che una nave privata straniera abbia contravvenuto a leggi e regolamenti vigenti nelle proprie acque territoriali (leggi doganali, fiscali, sanitarie, contro l'immigrazione clandestina, la pirateria e in genere di ordine pubblico) potrà procedere a inseguirla in alto mare<sup>136</sup>.

---

<sup>135</sup> G. BEVILACQUA, *Il problema della repressione del reato di pirateria e il necessario bilanciamento tra le esigenze di esercizio effettivo della giurisdizione e di garanzia dei diritti individuali*, cit., p. 667. Quanto al titolare del diritto di risarcimento, la Convenzione di Ginevra (artt. 20-22 c. 3), in realtà, sembrava distinguere le due ipotesi: se la cattura era avvenuta senza motivi sufficienti il titolare del diritto era lo Stato la cui nave era stata catturata, mentre nel caso in cui i sospetti si fossero rivelati infondati l'indennizzo spettava direttamente al naviglio fermato. La vigente Convenzione di Montego Bay identifica, invece, un generico risarcimento in capo alla nave fermata o arrestata, al di fuori del mare territoriale, in circostanze che non giustificano l'esercizio del diritto di inseguimento.

<sup>136</sup> Art. 111 (Right of hot pursuit)

«1. The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters, the archipelagic waters, the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 33, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.

L'istituto, che ad oggi può dirsi senz'altro acquisito al patrimonio giuridico internazionale, ha avuto una complessa elaborazione storica, dottrinarie e giurisprudenziale a partire dal XIII secolo e dopo alterne applicazioni è stato cristallizzato per la prima volta nella bozza di Convenzione sul diritto del mare dell'Aja del 1930<sup>137</sup>.

- 
2. The right of hot pursuit shall apply mutatis mutandis to violations in the exclusive economic zone or on the continental shelf, including safety zones around continental shelf installations, of the laws and regulations of the coastal State applicable in accordance with this Convention to the exclusive economic zone or the continental shelf, including such safety zones.
  3. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own State or of a third State.
  4. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship is within the limits of the territorial sea, or, as the case may be, within the contiguous zone or the exclusive economic zone or above the continental shelf. The pursuit may only be commenced after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.
  5. The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.
  6. Where hot pursuit is effected by an aircraft: (a) the provisions of paragraphs 1 to 4 shall apply mutatis mutandis; (b) the aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or another aircraft of the coastal State, summoned by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship. It does not suffice to justify an arrest outside the territorial sea that the ship was merely sighted by the aircraft as an offender or suspected offender, if it was not both ordered to stop and pursued by the aircraft itself or other aircraft or ships which continue the pursuit without interruption.
  7. The release of a ship arrested within the jurisdiction of a State and escorted to a port of that State for the purposes of an inquiry before the competent authorities may not be claimed solely on the ground that the ship, in the course of its voyage, was escorted across a portion of the exclusive economic zone or the high seas, if the circumstances rendered this necessary.
  8. Where a ship has been stopped or arrested outside the territorial sea in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained».

<sup>137</sup> M.M. ANGELONI, A. SENESE, *Il diritto di inseguimento e la cattura della "Sea Wave"*, in *Dir. maritt.*, 2, 1998, p. 705 ss.

È importante ricordare che l'inseguimento può essere esercitato solo da navi da guerra o militari o da altre navi in servizio di Stato che siano chiaramente contrassegnate e identificabili e siano autorizzate a tali operazioni e, inoltre, dovrà essere preceduto dall'intimazione di arresto, attuata con un segnale visivo o sonoro. L'inizio dell'inseguimento può avvenire quando la nave straniera si trovi nel mare territoriale, nella zona contigua, nella zona economica esclusiva, purché le infrazioni commesse riguardino esclusivamente diritti che le rispettive zone avevano lo scopo di salvaguardare e quando ricorra un legittimo riconoscimento da parte dei Paesi coinvolti nella condotta<sup>138</sup>.

Particolare la fattispecie della c.d. "presenza costruttiva" che si realizza quando vi è un rapporto funzionale tra una nave "madre" stazionante fuori dalle acque territoriali e scialuppe della nave stessa e/o unità minori provenienti dalla costa al fine di operare in modo illecito, specie per trasbordi di materiale di contrabbando o di provenienza e commercializzazione illecita<sup>139</sup>. In tal caso, l'inseguimento potrà essere lecito perché la presenza in alto mare della nave rappresenta un modo surret-

---

<sup>138</sup> M.M. ANGELONI, A. SENESE, *Il diritto di inseguimento e la cattura della "Sea Wave"*, cit., p. 708. In giurisprudenza v. Cass. pen., I, 20 novembre 2001, n. 325, in *Cass. pen.*, 2002, p. 3096; Cass. pen., 8 settembre 2010, n. 32960, in *Dir. maritt.*, 2, 2012, p. 1090, secondo cui: «in tema di reati consumati in acque internazionali, per i quali vi sia un rapporto di connessione con reati commessi nel mare territoriale, il diritto di inseguimento e il principio della cosiddetta "presenza costruttiva" consentono – in virtù dell'art. 23 della Convenzione di Ginevra – di inseguire una nave straniera che abbia violato le leggi dello Stato rivierasco, purché l'inseguimento stesso sia iniziato nel mare territoriale, o nella zona contigua, e sia proseguito ininterrottamente nelle acque internazionali, fino all'intercettazione dell'imbarcazione inseguita (in applicazione di tale principio, la Suprema Corte ha escluso la giurisdizione dell'autorità italiana in relazione al reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, rilevando che l'inseguimento di una motonave turca utilizzata per il trasporto dei cittadini extracomunitari è avvenuto oltre lo spazio delle acque territoriali, e che la Turchia, quale Stato di bandiera della predetta motonave, non ha mai aderito alla Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982)».

<sup>139</sup> Nella prassi si distingue la 'presenza intensiva' dalla 'presenza estensiva': nel primo caso la nave-madre si mantiene fuori dalle acque territoriali e utilizza le proprie imbarcazioni per violare le leggi dello Stato costiero; nella seconda ipotesi, invece, la nave-madre utilizza allo stesso scopo imbarcazioni che provengono dallo Stato costiero (L. MARINI, *Pirateria marittima e diritto internazionale*, cit., p. 84).

tizio per violare le leggi dello stato rivierasco utilizzando strumentalmente unità diverse, ma a essa strettamente e teleologicamente connesse<sup>140</sup>.

Allo Stato costiero è riconosciuto il diritto di inseguire una nave straniera oltre il limite delle acque in cui esso esercita i propri poteri giurisdizionali solo quando sussistano ragionevoli, fondati, motivi per ritenere che la nave abbia commesso una infrazione alle proprie leggi e regolamenti, purché l'inseguimento sia continuo e non interrotto (nel senso che deve mantenersi un costante "contatto" tra nave inseguita e unità inseguitrice). L'unico limite riguarda il divieto di spingersi entro le altrui acque territoriali e, pertanto, il diritto di inseguimento cessa non appena la nave inseguita penetri nel mare territoriale del suo Paese o di uno Stato terzo<sup>141</sup>.

---

<sup>140</sup> E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, cit., p. 20.

<sup>141</sup> La previsione si fonda sull'astratta capacità di ciascuno Stato di contrastare autonomamente l'eventuale pericolo; poiché, invero, alcuni Paesi africani, come la Somalia, hanno dimostrato di non essere in grado di garantire la sicurezza delle proprie acque territoriali, il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, con la Risoluzione 1816 del 2 giugno 2008, ha autorizzato gli Stati cooperanti con quello africano (previo consenso del governo federale di transizione somalo) a entrare, per un periodo di sei mesi, nelle acque territoriali somale per tutelarne la navigazione e reprimere con l'uso di «tutti i mezzi necessari» (e, quindi, anche con la forza) la pirateria e le rapine a mano armata (*armed robbery*) [v. A. CALIGIURI, *Le misure di contrasto della pirateria nel mare territoriale somalo: osservazioni a margine della risoluzione 1816 (2008) del Consiglio di Sicurezza*, in *Dir. maritt.*, 2, 2008, p. 1506 ss.; D. GUILFOYLE, *Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO regional counter piracy efforts*, in *Int. comp. Law quat.*, 2008, p. 694 e ss.]. Le numerose, successive, risoluzioni hanno dimostrato l'intento di contrastare duramente il fenomeno e, per esempio, la Risoluzione 1851 del 16 dicembre 2008 ha legittimato azioni militari sul territorio somalo per liberare gli ostaggi, catturare i pirati e distruggere le loro basi logistiche. Anche le risoluzioni ONU 1846 e 1851 hanno autorizzato operazioni sulla terraferma per punire gli atti di pirateria. Si tratta, evidentemente, di misure coercitive eccezionali che non modificano i principi del diritto consuetudinario vigente e che si giustificano per il consenso prestato dal governo somalo (M. TONDINI, *Stato di diritto e lotta alla pirateria nelle acque somale*, in *Dir. pen. e proc.*, 2013, 2, p. 230 ss.; M.C. CICIRIELLO, F. MUCCI, *La moderna pirateria al largo delle coste della Somalia: un banco di prova per vecchi e nuovi strumenti internazionali di prevenzione e repressione*, cit., p. 91 ss.). Sulla scorta delle predette risoluzioni ONU, nel 2008, è stata varata una missione diplomatico-

La dottrina internazionalistica non riconosce neppure il c.d. “diritto di inseguimento alla rovescia”, ovvero l’inseguimento da parte delle navi pubbliche, iniziato in acque internazionali e proseguito nel mare territoriale di un altro Stato. Ciò paleserebbe una grave violazione del principio di sovranità statale esclusiva, salvo che non sia lo stesso Stato costiero a consentire l’ingresso di navi straniere entro i propri confini sulla scorta di pregressi accordi internazionali.

Anche nel caso del diritto di inseguimento, qualora le circostanze rivelino che non vi erano i presupposti per esercitarlo legittimamente, lo Stato costiero dovrà risarcire ogni eventuale perdita o danno che la nave inseguita abbia effettivamente subito.

---

militare dell’Unione europea per prevenire e reprimere gli atti di pirateria marittima lungo le coste dello Stato del Corno d’Africa denominata “Missione Atalanta”. Altrettanto importante è l’operazione Nato denominata “Ocean Shield” iniziata nel 2009 e finalizzata ad associare l’azione di repressione e prevenzione della pirateria con la concessione di assistenza tecnica agli Stati della regione, allo scopo di migliorare le strategie e le capacità operative nel campo della lotta alla pirateria.

Talune norme sono state introdotte nell’ordinamento interno proprio per disciplinare problemi giuridici connessi alla partecipazione dell’Italia alle iniziative di contrasto della pirateria realizzate nel quadro delle operazioni militari navali condotte sotto l’egida della NATO e dell’Unione europea. Il riferimento è al decreto legge 30 dicembre 2008, n. 209, recante proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali, convertito nella legge 24 febbraio 2009, n. 12, nonché al decreto legge 15 giugno 2009 n. 61, recante disposizioni urgenti in materia di contrasto alla pirateria, convertito nella legge 22 luglio 2009 n. 100. In particolare il decreto legge n. 209/2008, come modificato dal decreto legge n. 61/2009, detta disposizioni per l’esercizio della giurisdizione italiana rispetto agli atti di pirateria e l’art. 5 c. 4 stabilisce che i delitti previsti dagli artt. 1135-1336 cod. nav., se compiuti in alto mare o in acque territoriali altrui, in danno dello Stato o di cittadini o beni italiani, e accertati nel corso dell’operazione “Atalanta”, sono rimessi alla competenza del Tribunale di Roma (in giurisprudenza v. Cass. pen., II, 4 febbraio 2013, n. 26825, in *C.E.D. Cass. pen.*, 2013). Il decreto in esame stabilisce, inoltre, che la giurisdizione italiana non opera con riferimento agli atti di pirateria commessi, in danno di navi e cittadini stranieri, da soggetti che, se catturati da navi militari italiane, verranno poi trasferiti nelle prigioni degli Stati che hanno accettato, mediante la conclusione di specifici accordi con l’Unione europea, di processare innanzi ai propri tribunali i pirati. Il legislatore italiano ha, dunque, inteso limitare l’esercizio della giurisdizione agli atti di pirateria che pregiudicano interessi nazionali.

#### 4. Alcune brevi considerazioni di “raccordo”

L'indagine sulla fattispecie penale di pirateria sotto il profilo repressivo e preventivo nel contesto nazionale e sovranazionale ha esaurito il primo “raccordo” di parte speciale che si è voluto delineare per concretizzare alcuni problemi legati alla dimensione internazionale del diritto penale della navigazione.

Di “internazionalizzazione” si è giustamente parlato in una realistica presa d'atto delle sempre più consistenti dimensioni ormai raggiunte da tale crimine, ma lo stesso termine dovrebbe auspicabilmente trovare motivata e legittima utilizzazione per definire la concorde reazione sul piano normativo, sanzionatorio, giudiziario e preventivo della comunità internazionale e dell'Unione europea, al fine di garantire la sicurezza della navigazione e dei traffici marittimi.

Orbene, le medesime considerazioni possono essere spese in merito al secondo “raccordo” utile concernente, invece, il complesso fenomeno della gestione dei flussi migratori.

In ambito internazionale e comunitario non esiste, al momento, una normativa generale sull'immigrazione, ma solo una serie di fonti che si incentrano sul divieto di discriminazione e, più in generale, sulla protezione dei diritti umani. Ferma restando la sovranità nazionale di ciascuno Stato nella definizione delle proprie politiche migratorie, sono stati individuati comuni obbiettivi – nell'ottica di una equa condivisione delle responsabilità – che riguardano la tutela dei migranti (tutela della vita umana, riduzione della vulnerabilità, stigmatizzazione delle discriminazioni), la trasmissione delle informazioni sulla mobilità, la gestione integrata delle frontiere esterne e, soprattutto, per quanto attiene alla presente ricerca, la prevenzione e il contrasto della tratta di esseri umani e dell'immigrazione irregolare.

A livello penale quest'ultimo aspetto si è tradotto nella formulazione di due ben distinte incriminazioni (*trafficking in persons* e *smuggling of migrants*) contenute all'interno di importanti convenzioni internazionali e direttive comunitarie, che nel caso della tratta di persone sono state diligentemente trasfuse nella riforma di preesistenti fattispecie del codice penale, mentre in ordine al traffico di migranti (o favoreggiamento

dell'immigrazione clandestina) non hanno trovato puntuale recepimento nel nostro ordinamento.

Il legislatore nazionale, infatti, ha disatteso gli orientamenti sovranazionali, attuando una politica criminale viziata da simbolismo propagandistico che ha veicolato forme di discriminazione sociale e che, per quanto qui di interesse, si è allontanata dai principi liberali propri di un diritto penale del fatto e dell'offesa, determinando un significativo arretramento della tutela dei diritti fondamentali del migrante quale "persona".

### *5. L'immigrazione via mare quale "banco di prova" della tenuta del sistema penale*

La storia dell'umanità è storia di migrazioni che, nei secoli, hanno seguito rotte diverse: all'inizio del Novecento milioni di persone si sono dirette dall'Europa alle Americhe e in seguito verso l'Africa e l'Australia; oggi, invece, i flussi originano dall'Africa centro occidentale e interessano il bacino del Mediterraneo nella parte che divide la Libia e la Tunisia dalle coste siciliane e, in particolare, dall'Isola di Lampedusa<sup>142</sup>. Si tratta di un fenomeno che ha grande rilevanza in quanto coinvolge più aspetti: innanzitutto quello assistenziale e politico-sociale, ma anche quello penale per il *business* legato alla tratta di esseri umani e all'immigrazione clandestina e per le recenti implicazioni connesse alle infiltrazioni di compagini terroristiche che minacciano la sicurezza nazionale e internazionale<sup>143</sup>.

Se la mobilità delle persone è un elemento caratteristico della moderna globalizzazione, ultimamente la tutela delle frontiere avverso l'immigrazione irregolare è diventata prioritaria e la politica di molti Paesi, Italia compresa, incentiva misure di respingimento ed espulsione che si pongono in contrasto con il sistema delle garanzie fondamentali

---

<sup>142</sup> Da notare che la seconda principale rotta di accesso all'Europa centrale si snoda lungo la c.d. "via dei Balcani", che ha subito significativi cambiamenti dopo la chiusura delle frontiere ungheresi.

<sup>143</sup> L. SALAMONE, *La disciplina giuridica transnazionale dell'immigrazione clandestina via mare*, in *Dir. maritt.*, 1, 2007, p. 70 ss.

dell'individuo. Da un lato, dunque, permangono esigenze umanitarie, doveri di accoglienza e protezione, dall'altro, si avverte, al contempo, la necessità di estendere la pretesa punitiva per scongiurare forme di impunità, ma anche di “blindare” i confini nazionali per limitare gli ingressi con presidi amministrativi e penali non sempre efficaci<sup>144</sup>.

Ciò che pare realmente contraddittorio è che il diritto penale si presta, come emergerà dall'indagine normativa nazionale, a un duplice scopo: di legittima repressione (a tutela dei migranti) nei confronti di coloro che gestiscono e agevolano forme di immigrazione irregolare, ma anche di criminalizzazione della condizione di migrante stesso.

La disciplina dei risvolti illeciti dell'immigrazione rappresenta, come vedremo, un'ossessione per il legislatore italiano, ma questo offre almeno lo spunto per tracciare i contorni dell'attuale quadro normativo nazionale, mettendolo in relazione ad alcuni profili, poco conosciuti od ignorati, della disciplina internazionale, in un'ottica di rilettura critica e di verifica della tenuta del sistema penale.

Un primo dato (dolosamente o colposamente) sottaciuto riguarda il fatto che la disciplina internazionale privilegia finalità solidaristiche e particolare attenzione viene assegnata all'attività di ricerca e soccorso dei migranti, che, invero, vede i governi europei, già reciprocamente impegnati in crisi diplomatiche nonostante sussistano precisi doveri di

---

<sup>144</sup> Questa logica del “doppio binario” connota il sistema EUROSUR di sorveglianza delle frontiere terrestri e marittime, istituito con l'intento di fornire agli Stati membri situati lungo i confini orientali e meridionali dell'Unione un quadro tecnico e operativo comune di assistenza nelle operazioni di contrasto alla criminalità transfrontaliera e di prevenzione dell'immigrazione clandestina, con l'obiettivo, altresì, di ridurre numero e mortalità dei migranti nel Mediterraneo. Il Regolamento n. 1052/2013 fu adottato in risposta alla “tragedia di Lampedusa” in cui morirono oltre 300 persone e proprio in seguito a tale naufragio il Governo italiano autorizzò una prima missione militare e umanitaria denominata “Mare nostrum”, poi sostituita dall'operazione “Triton” dell'agenzia europea Frontex, a cui è subentrata l'operazione “Themis” iniziata il 1° febbraio 2018. Un'altra operazione a guida europea è “Sophia”, scaturita dalle decisioni del Consiglio europeo dell'aprile del 2015 per cercare di ridurre i morti in mare e contrastare il traffico di esseri umani. L'obiettivo primario della missione militare sotto comando italiano è quello di individuare, fermare e mettere fuori uso imbarcazioni e mezzi usati o sospettati di essere usati dalle organizzazioni che gestiscono la tratta di esseri umani.



cooperazione, assumere un atteggiamento ostile anche rispetto agli “interventi salvifici” operati da organizzazioni non governative impegnate nel Mediterraneo.

Ciò ha avuto precisi riflessi in ambito penale con l’instaurazione di una serie di procedimenti e l’emersione di discussi orientamenti giurisprudenziali riguardanti tradizionali categorie dogmatiche (le cause di giustificazione) e istituti (l’“autoria mediata”), che possono dirsi abbastanza consolidati, ma che non devono precludere l’elaborazione di alternative ermeneutiche.

L’altro fondamentale elemento di “fibrillazione” del sistema concerne, invece, la pericolosa conversione, in materia, del “diritto penale del fatto” in “diritto penale d’autore” per effetto di una criminalizzazione emergenziale, irragionevole ed eticizzante, avverso mere presunzioni di pericolosità sganciate da concrete ipotesi di offesa.

Orbene, così come nel caso del contrasto alla pirateria, anche in questo delicatissimo settore connotato da spiccata transnazionalità vi è la necessità di un “approccio integrato”, partendo dall’analisi della disciplina internazionale, per cogliere profili di evidente criticità e possibile armonizzazione.

### *5.1. La disciplina internazionale. Il soccorso in mare: da obbligo morale a dovere giuridico*

La normativa internazionale riconosce esplicitamente l’obbligo di salvataggio in mare: si tratta di un dovere giuridico che discende da un principio morale fondato sul tradizionale sentimento di solidarietà e mutuo soccorso che anima la gente di mare. Per questo motivo esso, oltre a essere inserito in numerosi trattati e a valere sia in tempo di pace che di guerra, si rinviene anche nel diritto internazionale consuetudinario vincolando tutti gli Stati indipendentemente dal fatto che essi siano parte di un accordo che contiene espressamente tale prescrizione<sup>145</sup>.

---

<sup>145</sup> La prima convenzione internazionale che unifica alcune regole in materia di assistenza e salvataggio marittimi è quella di Bruxelles del 23 settembre 1910 resa nel quadro della disciplina dell’urto tra navi (cfr. S. POLLASTRELLI, *La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. La legge applicabile e competenza giurisdizionale*, in *Dir. maritt.*, 2010, p. 798 ss.). Peraltro, dopo il naufragio del transatlanti-

Il contenuto dell'obbligo di salvataggio è codificato nell'art. 98 par. 1 della Convenzione delle Nazioni Unite, sottoscritta a Montego Bay nel 1982, che distingue tre doveri di intervento: ogni Stato di bandiera deve esigere che il comandante di una sua nave 1) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo; 2) proceda quanto più velocemente possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto (nella misura in cui si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa); 3) presti soccorso, in caso di collisione, all'altra nave, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri.

La nave soccorritrice deve porre in essere tali condotte indipendentemente da una esplicita richiesta di aiuto, ma senza mettere a repentaglio il proprio bastimento, l'equipaggio e i passeggeri presenti a bordo.

Il presupposto è rappresentato dalla consapevolezza di uno "stato di pericolo", concetto entro il quale possono essere ricomprese non solo circostanze di vero e proprio naufragio in cui l'intervento è imprescindibile e deve attuarsi con assoluta prontezza, ma anche casi di *distress* derivanti dal precario stato di galleggiabilità del natante, dal suo sovraffollamento, dall'assenza di equipaggio professionale a bordo, dall'omessa predisposizione di dotazioni di sicurezza, dalla presenza di persone bisognose di assistenza medica<sup>146</sup>.

L'art. 98 par. 2 della Convenzione si rivolge, poi, anche allo Stato costiero, che deve promuovere la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio efficace di «ricerca e soccorso» in mare, collaborando a tal fine con i Paesi più prossimi.

Mentre l'obbligo di salvataggio gravante sullo Stato di bandiera e sul comandante di nave riflette un principio di diritto consuetudinario ben radicato per la tutela della sicurezza marittima, il dovere di ricerca e soccorso posto in capo allo Stato costiero è stato sancito per la prima volta nella Convenzione sull'alto mare del 1958.

Oltre alla Convenzione di Montego Bay, ulteriori fonti normative internazionali che delineano specificamente la disciplina in esame sono la

---

co "Titanic" nel 1912, emersa tutta l'inadeguatezza del sistema dei soccorsi in mare e la carenza della connessa normativa, l'attenzione per il tema diviene centrale.

<sup>146</sup> S. BERNARDI, *I (possibili) profili penalistici delle attività di ricerca e soccorso in mare*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 1, 2018, p. 136 ss.

Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (nota come SOLAS - *Safety of life at sea*), la cui prima versione risale al 1914 e i più importanti aggiornamenti al 1974, e la Convenzione sull'assistenza denominata "Salvage" (Londra, 1989), ma soprattutto la Convenzione SAR (acronimo di *Search and Rescue*) siglata ad Amburgo il 27 aprile 1979 nell'ambito dell'*International Maritime Organization* (IMO), con la quale gli Stati firmatari (tra i quali l'Italia) si sono impegnati a riconoscere un'area marittima di dimensioni determinate entro cui garantire, in regime di cooperazione, i servizi di ricerca e salvataggio con adeguate infrastrutture<sup>147</sup>.

Le zone SAR sono ripartite d'intesa tra gli Stati coinvolti e la loro identificazione non è legata alle frontiere marittime esistenti e non le pregiudica, tanto che queste zone possono coprire un tratto di mare molto più ampio rispetto a quello in cui lo Stato esercita legittimamente la propria sovranità<sup>148</sup>. All'interno di ciascuna zona SAR il principale adempimento concerne la localizzazione delle persone in difficoltà e tutti i governi coinvolti devono adoperarsi, ciascuno secondo le proprie disponibilità, per assicurare il monitoraggio dell'area e la ricerca dei

---

<sup>147</sup> L'art. 10 della Convenzione di Londra del 1989 impone il dovere di assistenza nei confronti di qualsiasi persona si trovi in pericolo in mare; tale obbligo coinvolge tutte le navi battenti bandiera di uno Stato che siano impegnate nella navigazione (Convenzione 28 aprile 1989, atto finale della Conferenza internazionale sul salvataggio, ratificata dall'Italia con legge 12 aprile 1995 n. 129). Analogo dovere viene imposto direttamente al comandante dal Cap. V, Reg. 33 (1) della SOLAS, in cui si precisa che qualora la nave che riceve la segnalazione "non sia in grado" di procedere all'assistenza delle persone in pericolo (o, alla luce delle circostanze del caso, ritenga l'intervento "irragionevole" o "inutile"), il comandante deve annotare i motivi sul diario di bordo informando il centro di ricerca e salvataggio [per un approfondimento v. I. PAPANICOLOPULU, *Le operazioni di "search and rescue"; problemi e lacune del diritto internazionale*, in *Riv. trim. dir. pubblico*, 2, 2019, p. 507-520. In merito alla natura del precetto v. M. STARITA, *Il dovere di soccorso in mare e "il diritto di obbedire al diritto" (internazionale) del comandante della nave privata*, in *Diritti umani e diritto internazionale*, 2019, 1, pp. 5-47].

<sup>148</sup> Cap. 2.1.7. Annesso alla Convenzione SAR 1979. Nel corso della Conferenza IMO di Valencia del 1997 è stato approvato un *General Agreement on a Provisional SAR Plan* in cui sono stabiliti i limiti delle zone SAR mediterranee. L'area di responsabilità italiana coincide con circa un quinto dell'intero Mediterraneo, ovvero 500mila km quadrati.

migranti, con la conseguenza che l'eventuale inadempimento di uno Stato non libera le altre parti dall'obbligo. A livello operativo devono essere predisposti specifici piani che prevedano le varie tipologie d'emergenza e devono essere istituiti appositi centri e sottocentri di coordinamento (c.d. MRCC – *Maritime Rescue Coordination Center*), cosicché le autorità competenti sulla zona SAR che abbiano avuto notizia della presenza *in loco* di persone in pericolo di vita possano agire tempestivamente. Ciascuno Stato deve dotarsi di apposite imbarcazioni destinate al salvataggio anche se non è espressamente richiesto che abbia la disponibilità di un numero di mezzi sufficiente per far fronte a tutte le richieste ricevute<sup>149</sup>. Peraltro, all'interno del sistema SAR, essendo prioritario garantire ricerca e soccorso, il mancato ricorso ai servizi eventualmente offerti dalle navi di organizzazioni non governative o l'intralcio recato alle operazioni intraprese da queste ultime andrebbe, secondo alcuni, censurato<sup>150</sup>.

A mente della Convenzione di Amburgo l'intervento prestatto non deve tener conto della nazionalità delle persone soccorse o della loro condizione giuridica e questo aspetto è particolarmente rilevante poiché si è a lungo ragionato sull'inquadramento di coloro che vengono soccorsi: si tratta di naufraghi, migranti o clandestini?

La normativa sul diritto del mare li identifica come “migranti” e, pertanto, con la risoluzione MSC.155 (78) del 2004, è stato modificato il testo della Convenzione, che originariamente menzionava esclusivamente i “naufraghi”, precisando, per l'appunto, che l'obbligo di soccorso sussiste indipendentemente dalla cittadinanza, dallo *status* della persona o dalle circostanze nelle quali ella viene a trovarsi (tanto che persino il fatto che i soggetti siano coinvolti in attività illecite non altera in

---

<sup>149</sup> Convenzione ratificata dall'Italia con legge 3 aprile 1989, n. 147. Il testo della Convenzione è pubblicato nel Suppl. ord. G.U. 27 aprile 1989 n. 97 (<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1989/04/27/089G0161/sg>).

<sup>150</sup> I. PAPANICOLOPULU, *Le operazioni di “search and rescue”; problemi e lacune del diritto internazionale*, cit., p. 507. ID., *Immigrazione irregolare via mare, tutela della vita umana e organizzazioni non governative*, in *Diritto, immigrazione e cittadinanza*, 3, 2017, p. 17.

alcun modo il contenuto del dovere e l'eventualità che i migranti siano irregolari non comporta limitazioni al loro diritto di essere salvati)<sup>151</sup>.

Altro aspetto controverso riguarda il tipo di intervento che deve essere assicurato: è sufficiente imbarcare le persone per ritenere di averle tratte in salvo?

La risposta è negativa, in quanto il dovere di prestare soccorso dettato dalla Convenzione di Amburgo non si esaurisce nell'atto di sottrarre le persone al pericolo di perire in mare, ma comporta anche l'obbligo, accessorio e conseguente, di condurle sulla terraferma in un "luogo sicuro". In definitiva, il soccorso viene inteso come una operazione complessa che inizia con il far cessare la situazione di pericolo per i migranti, prosegue con l'offrire loro i viveri e le indispensabili cure mediche e si conclude solo con lo sbarco nel c.d. *place of safety* (POS)<sup>152</sup>.

Le risoluzioni e le linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare adottate dal Comitato Marittimo per la Sicurezza dell'IMO, precisano, infatti, che lo Stato cui appartiene il MRCC (*Maritime Rescue Coordination Center*) che per primo abbia ricevuto la notizia dell'evento o che abbia comunque assunto il coordinamento delle operazioni ha l'obbligo di individuare sul proprio territorio un "luogo sicuro" ove far sbarcare le persone soccorse e, se ciò non è possibile, deve assicurare che analogo luogo venga offerto da altri Paesi<sup>153</sup>.

È solo a questo punto che si considerano adempite le prescrizioni imposte dal diritto internazionale.

Nel 2009 importanti linee guida SAR hanno precisato il concetto di *place of safety*: si tratta di un luogo «al cui interno possono concludersi le operazioni di salvataggio dei naufraghi e dove la sicurezza e la vita degli stessi non sono più minacciate»; in estrema sintesi si tratta di un posto dove i naufraghi non sono più in pericolo, dove è possibile soddisfare i loro bisogni primari (alimentazione, cure mediche, rifugio, etc.) e dove può essere organizzato il successivo trasporto verso la destina-

---

<sup>151</sup> I. PAPANICOLOPULU, *Immigrazione irregolare via mare, tutela della vita umana e organizzazioni non governative*, cit., p. 11.

<sup>152</sup> Anche l'art. 18 dell'UNCLOS specifica che il soccorso in mare si conclude in un luogo sicuro, secondo le ragionevoli valutazioni del comandante.

<sup>153</sup> I. PAPANICOLOPULU, *Le operazioni di "search and rescue"; problemi e lacune del diritto internazionale*, cit., p. 512.

zione finale. Da notare che un'ulteriore interpretazione del concetto di "luogo sicuro" è offerta dal Consiglio d'Europa per mezzo della Risoluzione dell'Assemblea Parlamentare del 21 giugno 2011 n. 1821, secondo cui tale nozione non può essere limitata alla sola protezione fisica delle persone, comprendendo necessariamente anche il rispetto dei loro diritti fondamentali (punto 5.2)<sup>154</sup>.

Alla luce di quanto esposto non sono considerati "sicuri" i porti dei Paesi dove vige la pena di morte o dove anche un solo migrante salvato in mare possa essere perseguitato per ragioni politiche, etniche o di religione ed è altrettanto evidente che, dovendo soddisfare i requisiti di cui sopra, il *place of safety* non sempre corrisponde al luogo più vicino a quello in cui è avvenuto il primo soccorso.

### *5.2. La prassi italiana: i respingimenti verso la Libia e la tutela dei diritti fondamentali*

Orbene, l'Italia viene molto spesso identificata come luogo sicuro raggiungibile nel minor tempo possibile e lungo le sue coste si verificano la maggior parte degli sbarchi; essa sconta una oggettiva vulnerabilità territoriale e si pone quale Paese di primo accesso all'Europa. Ciò non toglie che anche gli altri Stati devono essere disposti ad accogliere i migranti nell'ottica della predetta cooperazione sancita a livello internazionale e tale aspetto è stato ulteriormente ribadito nella «Dichiarazione di Malta» sottoscritta da Germania, Francia, Italia e Malta nel mese di settembre 2019.

Trattasi di una dichiarazione comune di intenti per l'assegnazione di porti sicuri ai migranti soccorsi e per la loro successiva ricollocazione (rispetto al Paese di primo approdo) negli Stati firmatari dell'Accordo.

Al suo interno si esprime la volontà di estendere l'impegno anche agli altri Stati dell'Unione e di procedere a una riforma sostenibile del sistema comune di asilo, tenendo conto degli attuali squilibri tra gli Sta-

---

<sup>154</sup> Risoluzione avente a oggetto «L'intercettazione e il salvataggio in mare dei domandanti asilo, dei rifugiati e dei migranti in situazione irregolare».

ti membri (quanto a oneri sopportati) e delle loro diverse capacità di accoglienza, per favorire una maggiore equità<sup>155</sup>.

L'imperativo è, dunque, che l'attività di salvataggio non venga disgiunta da un percorso di accoglienza sostenibile e condiviso.

La Dichiarazione, invero, pur costituendo un temporaneo programma pilota suscettibile di sospensione, rinnovazione o risoluzione in base all'andamento del fenomeno migratorio nei successivi sei mesi, solleva, fin d'ora, alcuni seri dubbi circa i contenuti, specie nella parte in cui gli Stati firmatari, in termini generici, «si impegnano a rafforzare le capacità delle guardie costiere dei Paesi terzi del Mediterraneo meridionale» e a incoraggiare modalità di sbarco in tali Paesi<sup>156</sup>.

Particolarmente controversa risulta, infatti, la collaborazione con la guardia costiera libica in virtù di una serie di accordi siglati tra il nostro Paese e il governo di Tripoli per il controllo delle frontiere e la riduzione del numero degli sbarchi irregolari<sup>157</sup>.

Nel 2009, sulla scorta di questi trattati e protocolli, l'Italia aveva avviato una politica di “respingimenti collettivi” molto discussa: si trattava di operazioni di interdizione navale e intercettazione dei migranti diretti verso le coste dell'Italia meridionale, i quali venivano immediatamente riconsegnati alla Libia. Il nostro Paese, invero, adotta tuttora una prassi che legittima (se non, addirittura, incentiva) la guardia costiera libica ad assumere la diretta gestione delle operazioni di soccorso che terminano con lo sbarco dei migranti in Libia. Quest'ultima, dal mese di giugno 2018, ha notificato la creazione della propria zona SAR all'IMO e frequentemente l'MRCC di Roma invia le segnalazioni riguardanti imbarcazioni in difficoltà direttamente all'omologo centro di Tripoli, anche se si rileva che dal momento in cui la comunicazione

---

<sup>155</sup> La riforma dovrebbe riguardare anche il Regolamento di Dublino (Regolamento UE n. 604/2013) che stabilisce i criteri e i meccanismi di determinazione dello Stato membro competente per l'esame di una domanda di protezione internazionale presentata da un cittadino di un Paese terzo o da un apolide nell'ambito della Convenzione di Ginevra relativa allo *status* dei rifugiati del 1951.

<sup>156</sup> V. art. 14 Convenzione, il quale, non a caso, precisa «[...] Paesi che rispettino pienamente i diritti umani».

<sup>157</sup> Cfr., tra gli altri, il Trattato di Amicizia, Partenariato e Cooperazione firmato a Bengasi il 30 agosto del 2008.

viene inoltrata alle autorità libiche la sorte dei migranti risulta alquanto incerta.

La Libia, del resto, non sembra in grado di offrire un porto sicuro, essendo un Paese caratterizzato da frammentazione politica e militare, proliferazione di gruppi armati e da un clima generale di illegalità, nonché da un grave deterioramento dei fondamentali diritti umani, come attesta esplicitamente all'interno dei suoi *reports* l'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati. È indubbio ormai che all'interno dei centri di raccolta e detenzione libici vengano perpetrate gravi forme di violenza e discriminazione razziale e religiosa; uomini e donne richiedenti asilo, rifugiati e migranti, inclusi i minori, sono sistematicamente sottoposti a tortura e a lavoro forzato e non hanno alcuna possibilità di contestare la legalità della detenzione o del trattenimento<sup>158</sup>.

Una esplicita condanna all'Italia per la gestione dell'emergenza sbarchi attraverso la prassi dei respingimenti verso la Libia è stata sancita dalla Grande Camera della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo nel

---

<sup>158</sup> A seguito dell'intercettazione o del salvataggio in mare, le persone vengono consegnate dalla Guardia costiera libica alle Autorità del Dipartimento per la lotta alla migrazione illegale, che le trasferisce direttamente nei centri gestiti dal governo, dove vengono detenute per periodi indefiniti. Attualmente non esiste alcuna possibilità di rilascio, tranne in caso di rimpatrio, evacuazione o reinsediamento in Paesi terzi. Secondo i rapporti disponibili, in tutte le strutture le condizioni non rispettano gli standard internazionali e sono state descritte come "spaventose", "da incubo", "crudeli, disumane e degradanti" (Posizione UNHCR sui rimpatri in Libia - Aggiornamento II, settembre 2018 Documento scaricabile al seguente URL: <https://www.unhcr.it/wp-content/uploads/2019/03/UNHCR-Posizione-Libia-aggiornamenti-II-clean.pdf>).

La disumanità dei centri di raccolta dei migranti in Libia emerge anche da una pronuncia della Corte d'Assise di Milano del 10 ottobre 2017 (dep. 1 dicembre 2017), che ha condannato un cittadino somalo, gestore di un campo di transito per conto di una organizzazione criminale, per sequestro di persona a scopo di estorsione aggravato dalla morte di alcuni sequestrati, violenza sessuale e favoreggiamento dell'immigrazione clandestina (note di commento di G. BATTARINO, *I campi di raccolta libici: un'istituzione concentrazionaria (nota a Corte d'Assise di Milano, sentenza 10 ottobre - 1 dicembre 2017)*, in *Quest. giust.*, 2, 2018, p. 239; S. BERNARDI, *Una condanna della Corte d'assise di Milano svela gli orrori dei "centri di raccolta e transito" dei migranti in Libia*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 4, 2018, p. 207 ss.). La persistente violazione dei diritti umani nei confronti dei migranti in Libia è confermata anche da Corte d'Assise Agrigento 12 giugno 2018 (dep. 22 giugno 2019) n. 1, *inedita*.



procedimento “Hirsi Jamaa e altri c. Italia”, all’esito del quale il nostro Paese è stato sanzionato per la duplice violazione dell’art. 3 CEDU, dell’art. 4 Protocollo n. 4, nonché dell’art. 13 (in collegamento con i due articoli precedenti) CEDU<sup>159</sup>. Il ricorso era stato presentato da migranti somali ed eritrei facenti parte di un gruppo di circa duecento persone che, il 6 maggio 2009, erano state intercettate da alcune navi della Marina Militare mentre si trovavano a bordo di tre imbarcazioni in acque internazionali, a trentacinque miglia da Lampedusa. Trasferiti sulle navi italiane, i migranti erano stati ricondotti in Libia proprio in attuazione degli accordi bilaterali siglati tra l’Italia e lo stato nordafricano. La Corte nell’accogliere i ricorsi all’unanimità ha evidenziato sia il pericolo per i migranti di incorrere in trattamenti inumani e degradanti in Libia, che di venire trasferiti dalle autorità libiche nei rispettivi Paesi di origine per essere probabilmente sottoposti a tortura e persecuzioni<sup>160</sup>.

Tale importante approdo interpretativo è perfettamente in linea con i principi contenuti nella Convenzione di Ginevra del 1951 sullo status dei rifugiati e, in particolare, esso conferma il divieto di respingimento sancito espressamente all’art. 33:

nessuno Stato contraente espellerà o respingerà, in qualsiasi modo, un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate a motivo della sua razza, della sua religione, della sua cittadinanza, della sua appartenenza a un gruppo sociale o delle sue opinioni politiche.

Fatti analoghi si erano verificati nel giugno 2009 in danno di un gruppo di ottantanove eritrei e, nonostante la condanna dell’Italia da parte della Corte EDU nel 2012, per molto tempo i richiedenti asilo

---

<sup>159</sup> Art. 3 (divieto di tortura e di trattamento o pena disumana o degradante); art. 4 del Protocollo n. 4 (divieto di respingimenti collettivi); art. 13 CEDU (diritto a un ricorso effettivo). Sotto quest’ultimo profilo si è evidenziato che i migranti non vennero informati né del rimpatrio, né dell’esistenza di rimedi giurisdizionali per evitare tale operazione.

<sup>160</sup> CEDU, Grande Chambre, 23 febbraio 2012, *Hirsi Jamaa c. Italia*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 24 febbraio 2012, con nota di Maserà. Per un’analisi di dettaglio si rinvia a L. RISICATO, *Diritto alla sicurezza e sicurezza dei diritti: un ossimoro invincibile?*, Torino, 2019, p. 46 ss.

sono rimasti privi di effettiva tutela. Solo all'esito di un'azione civile promossa da *Amnesty International* si è recentemente giunti a riconoscere in loro favore un risarcimento del danno e, soprattutto, il diritto a presentare domanda di protezione internazionale<sup>161</sup>.

L'illegittimità dei respingimenti verso la Libia è stata rilevata anche all'interno di un'altra importante pronuncia (penale) che, nel ribadire la necessità di salvaguardare i diritti fondamentali dei migranti nella gestione della "crisi migratoria", ha ravvisato gli estremi di una causa di giustificazione atta a escludere l'antigiuridicità delle condotte poste in essere dagli indagati<sup>162</sup>.

Si tratta della sentenza del G.i.p. di Trapani del 3 giugno 2019 che ha definito un procedimento penale originato dalla ribellione violenta di alcuni migranti, i quali, dopo essere stati salvati da una nave commerciale italiana, si erano opposti con la minaccia dell'uso della forza al rimpatrio in Libia, costringendo il comandante dell'imbarcazione a invertire la rotta per condurli verso le coste italiane.

In motivazione il giudice, nel delineare il quadro della normativa interna e internazionale, precisa che i migranti soccorsi in mare andavano sbarcati in un *place of safety* e che, per contro, il loro rientro in Libia avrebbe posto in pericolo dei "diritti assoluti" (il diritto alla vita e all'integrità fisica) che spettano alla persona in quanto tale e che trovano fondamento nell'art. 2 Cost. e in una vasta serie di fonti sovranazionali,

---

<sup>161</sup> Trib. Roma, I sez. civile, 28 novembre 2019, *inedita*. Il fondamento di tale importante decisione è individuato nell'art 10 c. 3 della Costituzione che riconosce allo straniero il diritto di asilo e che deve ritenersi applicabile anche quando egli si trovi fuori dal territorio dello Stato per cause a esso non imputabili. In particolare, nella sentenza si afferma la necessità di «espandere il campo di applicazione della protezione internazionale volta a tutelare la posizione di chi, in conseguenza di un fatto illecito commesso dall'autorità italiana si trovi nell'impossibilità di presentare la domanda di protezione internazionale in quanto non presente nel territorio dello Stato, avendo le autorità dello stesso Stato inibito l'ingresso, all'esito di un respingimento collettivo, in violazione dei principi costituzionali e della Carta dei diritti dell'Unione europea».

<sup>162</sup> In merito alla responsabilità penale per i respingimenti in alto mare e alla possibilità di applicare scriminanti, si rinvia per tutti a F. PALAZZO, *Scriminanti ed immigrazione clandestina (a proposito dei c.d. "respingimenti" in alto mare)*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2011, p. 458 ss.

tra cui, in particolare, la Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo e la Convenzione europea dei diritti dell'uomo.

Entrando, poi, nel merito della questione, il G.i.p. riconosce la causa di giustificazione della legittima difesa per le condotte tenute dai due migranti che erano stati individuati dalla pubblica accusa come capi della ribellione e che, in tale veste, erano stati chiamati a rispondere, in concorso, dei reati aggravati di violenza o minaccia e resistenza a pubblico ufficiale (artt. 336, 337 e 339 c.p.) e di favoreggiamento aggravato dell'immigrazione irregolare (art. 12 c. 3 d.lgs. 286/1998)<sup>163</sup>.

In definitiva, e questo è l'aspetto di assoluta rilevanza e novità, la decisione si fonda sull'esplicito riconoscimento del carattere illegittimo della condotta di respingimento verso la Libia, cui i migranti si sono opposti (legittimamente) con il loro contegno aggressivo nei confronti dell'equipaggio della imbarcazione.

### 5.3. *Il ruolo delle organizzazioni non governative*

Orbene, delineato lo scenario internazionale all'interno del quale emerge l'antinomia tra la politica di accoglienza del migrante e quella di contrasto all'ingresso irregolare, è possibile affermare che, in base alla disciplina normativa vigente, l'approccio umanitario dovrebbe prevalere sulle istanze di respingimento ritenute, oltretutto, illecite.

In realtà il rispetto delle prescrizioni internazionali da parte degli Stati dell'Unione europea è parso assai problematico sia in ragione dell'oggettivo intensificarsi del fenomeno migratorio, che della progressiva contrazione dell'impegno finanziario destinato agli interventi di ricerca e salvataggio, che di alcune resistenze soggettive e di un clima di scarsa cooperazione.

Nel tentativo di rispondere alla grave crisi umanitaria, che nel frattempo si stava consumando nel Mediterraneo, molte organizzazioni non governative sono intervenute in prima persona per assicurare le operazioni di ricerca e soccorso dei migranti, ma questa attività di supplenza è stata significativamente contrastata dagli stessi governi.

---

<sup>163</sup> Per un primo commento si rinvia alla nota di L. MASERA, *La legittima difesa dei migranti e l'illegittimità dei respingimenti verso la Libia (Caso Vos-Thalassa)*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it/>, dd. 24 giugno 2019.

Orbene, è incontrovertibile che le navi delle O.N.G. svolgano continuamente azioni finalizzate al salvataggio lungo le rotte maggiormente percorse dai migranti e che, per questo, vengano regolarmente contattate dai MRCC per supportare i mezzi militari già impiegati. Il loro contributo è, dunque, essenziale, ma manca una politica che riconosca e regoli al meglio la collaborazione tra soggetti pubblici e privati. Lo scenario attuale è assai diverso rispetto a quello tracciato dalle fonti ordinarie e sovranazionali (in cui, da sempre, i principali interlocutori sono gli Stati e non sembra esservi spazio per terzi) e si palesa un pericoloso vuoto di disciplina che andrebbe colmato al più presto per identificare precise competenze e responsabilità<sup>164</sup>.

---

<sup>164</sup> Significativa la recente vicenda della nave “Alan Kurdi”. Il 3 aprile 2019 il comandante di un'imbarcazione battente bandiera tedesca rilevava la presenza di un gommone in difficoltà in zona SAR libica e, dopo aver notiziato le autorità libiche, italiane e maltesi, interveniva portando in salvo i migranti. Nelle ore successive la nave entrava prima nella zona SAR maltese e poi in quella italiana chiedendo, date le condizioni meteo precarie, di poter attraccare nel porto di Lampedusa per sbarcare le persone presenti a bordo. Il Ministro dell'Interno, tuttavia, vietava l'ingresso della “Alan Kurdi” nelle acque territoriali ritenendo che dovesse essere la Germania, Stato di bandiera della nave, a occuparsi delle successive operazioni. La trattativa diplomatica intercorsa non diede i frutti sperati e la nave si diresse, infine, verso Malta dove attraccò dieci giorni dopo. La mancata assegnazione di un porto sicuro portò all'avvio di un'indagine da parte della Procura di Agrigento che contestò al Ministro dell'Interno e al suo Capo di Gabinetto i reati di omissione d'atti d'ufficio, abuso d'ufficio e omissione di soccorso in mare. In data 21 novembre 2019 il procedimento venne, tuttavia, archiviato dal Collegio per i reati ministeriali presso il Tribunale di Roma, il quale accertò che non vi era alcun obbligo di assegnazione di un *place of safety* in capo alle autorità italiane, in quanto il nostro Paese non aveva effettuato direttamente il soccorso nella propria zona SAR o in zona di altri Stati con propri mezzi e neppure aveva assunto formalmente il coordinamento delle operazioni. In definitiva, a parere del Collegio, nessuna delle ipotesi menzionate, per le quali era statuita la procedura di assegnazione POS, si era verificata nel caso di specie, in quanto le operazioni di ricerca e salvataggio erano state svolte in autonomia da una O.N.G. e la situazione era priva di norme di portata precettiva (per un commento alla pronuncia si rinvia a S. ZIRULIA, F. DE VITTOR, *Il caso della Alan Kurdi: profili di diritto penale e internazionale in punto di omessa assegnazione di un porto sicuro*, in *Sistema Penale*, <http://www.sistemapenale.it/> dd. 5 dicembre 2019; V. VALENTINI, *Le traiettorie della Alan Kurdi e l'archiviazione del Tribunale dei Ministri. Esiste davvero un dovere di accogliere ex naufraghi sulla terraferma?*, in *disCrimen* dd. 16 dicembre 2019).

Nel 2014, quando ai disordini in Libia non è seguito un intervento rapido ed efficace dell'Unione europea, si è assistito a un incremento delle operazioni di ricerca e soccorso condotte dalle O.N.G., le quali hanno ben presto apertamente denunciato l'esistenza di una campagna di diffamazione e delegittimazione nei loro confronti. Invero, in più occasioni sono stati avanzati sospetti sulla "connivenza" tra gli equipaggi delle organizzazioni umanitarie e gli scafisti e tra la seconda metà del 2018 e i primi mesi del 2019 i governi europei hanno effettivamente intensificato il controllo sulle attività svolte dalle navi delle O.N.G. per bloccare corridoi umanitari gestiti al di fuori di un controllo statale.

A tal proposito è sufficiente ricordare quanto occorso alla nave olandese "Lifeline", che nel giugno 2018 è stata sequestrata a Malta, dopo lo sbarco di duecentotrentaquattro migranti, con l'accusa di battere bandiera illegittimamente e di aver disatteso le indicazioni provenienti dal Centro di Coordinamento di Roma. A settembre 2018 la nave "Aquarius Dignitus" impiegata dalla organizzazione non governativa SOS Méditerranée in collaborazione con Medici Senza Frontiere ha subito un analogo sequestro preventivo con l'accusa, rivelatasi poi infondata, di smaltimento illecito di rifiuti inquinanti. A gennaio 2019 la tedesca "Sea Watch" è stata fermata nel porto di Catania per permettere alle autorità olandesi di ispezionare la nave e verificare che fosse in conformità con le normative vigenti. E ancora, nel mese di settembre 2019, la nave "Mare Jonio" della compagnia armatrice "Mediterranea Saving Humans" è stata sequestrata nel porto di Licata e soltanto nel mese di febbraio 2020 il Tribunale civile di Palermo ha ordinato il suo dissequestro dopo l'archiviazione del procedimento a carico del comandante e del capo missione.

Tale situazione ha prodotto conseguenze rilevanti, poiché le indagini condotte e l'adozione di provvedimenti cautelari (oltre a un sentimento di diffidenza, se non di "criminalizzazione generalizzata", espresso dall'opinione pubblica) hanno spinto molte organizzazioni a non proseguire nelle proprie attività, riducendo così il quotidiano apporto di soggetti privati meritoriamente impegnati nell'opera di soccorso e palesando, per contro, l'incapacità del comparto pubblico nel garantire analoga osservanza degli obblighi internazionali.

Le contese sorte, in particolare, tra il nostro Paese e alcune organizzazioni umanitarie hanno riguardato soprattutto i divieti di ingresso nelle acque territoriali sanciti sulla base di controversi decreti ministeriali, di cui si dirà a breve, che hanno avviato tutta una serie di procedimenti penali, tuttora in fase di definizione<sup>165</sup>.

Per tentare di regolamentare la cooperazione pubblico/privato nel soccorso localizzato nelle acque internazionali a nord della Libia, il

---

<sup>165</sup> Tra i casi più recenti va ricordato che, nel mese di febbraio 2020, il Tribunale dei Ministri di Palermo ha disposto l'avvio di un procedimento contro l'on. Salvini, all'epoca dei fatti Ministro dell'Interno, per i reati di sequestro di persona e violenza privata. Il fascicolo origina dal divieto di ingresso in acque territoriali italiane imposto, nell'agosto 2019, all'imbarcazione dell'O.N.G. "Proactiva Open Arms", rimasta per venti giorni al largo dell'isola di Lampedusa con 134 naufraghi a bordo prima di poter attraccare su ordine del Procuratore di Agrigento, che aveva disposto il sequestro del mezzo per motivi di emergenza sanitaria.

La stampa nazionale ha iniziato a denominare la vicenda giudiziaria, di cui al momento non si conosce l'esito, "Diciotti *bis*".

Il caso "Diciotti", invero, ha assunto particolare risalto mediatico e si è recentemente concluso con il rigetto da parte della Giunta delle Immunità del Senato della richiesta di autorizzazione a procedere formulata dalla Sezione Reati Ministeriali del Tribunale di Catania nei confronti dell'ex Ministro dell'Interno per il reato di sequestro di persona pluriaggravato (art. 605, comma 1, 2 n. 2 e 3 c.p.), segnatamente «per avere, nella sua qualità di Ministro dell'Interno, abusando dei suoi poteri, privato della libertà personale 177 migranti di varie nazionalità giunti al porto di Catania a bordo dell'unità navale di soccorso "Ubaldo Diciotti" della Guardia Costiera Italiana [...]. Fatto aggravato dall'essere stato commesso da un pubblico ufficiale e con abuso dei poteri inerenti alle funzioni esercitate, nonché per essere stato commesso anche in danno di soggetti minori di età» [Trib. Catania, sez. Reati Ministeriali, Relazione del 7.12.2018 (dep. 22.1.2019), con nota di S. ZIRULIA, F. CANCELLARO, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 28 gennaio 2019; L. MASERA, *Il parere della Giunta del Senato per le immunità nel caso Diciotti. Alcune riflessioni in attesa della decisione dell'assemblea del Senato*, in *Diritto, immigrazione e cittadinanza*, 2019, 1, p. 1 ss.]. In merito ai risvolti politici della vicenda "Diciotti" cfr. M.C. CAVALLARO, *Procedura amministrativa, funzioni di governo e libertà fondamentali nella "vicenda Diciotti"*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 5 giugno 2019.

Nel dicembre 2019 il medesimo Tribunale dei Ministri di Catania ha respinto l'istanza di archiviazione per l'on. Matteo Salvini, accusato di sequestro di persona nel caso della nave della guardia costiera "Gregoretti", e ha richiesto nuovamente l'autorizzazione a procedere alla Giunta per le Immunità del Senato che si è espressa favorevolmente il 20 gennaio 2020.

Governo italiano ha approvato un «Codice di condotta» per le O.N.G.<sup>166</sup>. Il documento, suddiviso in tredici punti, sembra riconoscere la funzione pubblica svolta dalle organizzazioni, demandando loro attività di polizia, ma al contempo le carica unilateralmente di vincoli e obblighi; si impone, per esempio, alle O.N.G. di non entrare nelle acque territoriali libiche «salvo in situazioni di grave e imminente pericolo che richiedano assistenza immediata», e di non ostacolare l'attività di *Search and Rescue* da parte della Guardia costiera libica. Inoltre, esse non possono inviare comunicazioni finalizzate ad agevolare la partenza delle imbarcazioni che trasportano migranti e devono informare il proprio Stato di bandiera quando un soccorso avviene al di fuori di una zona di ricerca ufficialmente istituita.

Le O.N.G. non possono trasferire le persone soccorse su altre navi, «eccetto in caso di richiesta del competente Centro di coordinamento per il soccorso marittimo anche sulla base delle informazioni fornite dal comandante della nave»; inoltre, esse si impegnano a ricevere a bordo, su richiesta delle autorità italiane, funzionari di polizia giudiziaria per raccogliere informazioni finalizzate alle indagini sul traffico di migranti e, più in generale, esse garantiscono «una cooperazione leale con l'autorità di pubblica sicurezza del previsto luogo di sbarco dei migranti». Non sono, però, previste specifiche sanzioni per il mancato rispetto delle prescrizioni poiché viene unicamente stabilito che la mancata sottoscrizione del Codice o l'inosservanza degli impegni assunti potrà comportare l'adozione di “misure” (non meglio precisate) da parte delle autorità italiane nei confronti delle relative navi.

Il Codice di condotta è stato finora sottoscritto solo da alcune O.N.G., tra le quali la spagnola “ProActiva Open Arms”, ugualmente coinvolta in vari procedimenti penali. In proposito, basti ricordare

---

<sup>166</sup> Documento è liberamente scaricabile al seguente URL: [https://www.interno.gov.it/sites/default/files/codice\\_condotta\\_ong.pdf](https://www.interno.gov.it/sites/default/files/codice_condotta_ong.pdf). Il Codice è entrato in vigore il 31 luglio 2017 ed è stato redatto dal Viminale, in accordo con la Guardia Costiera italiana, dopo aver ottenuto il *placet* dei Ministri dell'Interno dei Paesi membri dell'UE, riuniti nel vertice di Tallin, tenutosi il 6 luglio 2017. Già all'inizio dell'anno alcune O.N.G. si erano autonomamente dotate di un Codice di condotta “volontario” per orientare gli interventi nel Mediterraneo secondo i principi di umanità, imparzialità, indipendenza e trasparenza.

quanto occorso il 15 marzo 2018 al largo di Tripoli, quando la nave “Open Arms” della omonima organizzazione aveva soccorso un gommone di migranti disattendendo le ripetute indicazioni delle autorità italiane a interrompere le operazioni per consentire l’intervento della guardia costiera libica. La “Open Arms”, caricate le quaranta persone a bordo, aveva nuovamente violato la procedura imposta dal Codice sbarcando due persone in pericolo di vita a Malta e proseguendo la navigazione per attraccare, infine, nel porto di Pozzallo<sup>167</sup>.

Per i fatti descritti la Procura distrettuale di Catania apriva un’inchiesta contestando al comandante e al capo missione il reato di associazione per delinquere finalizzata all’immigrazione clandestina (art. 416 c. 6 c.p. in relazione agli artt. 12 c. 3 e 3 *bis* T.U.), ma il G.i.p. del Tribunale di Catania, pur disponendo la convalida del sequestro preventivo dell’imbarcazione – sussistendo il *fumus boni iuris* rispetto al delitto p. e p. dall’art. 12 T.U.–, non ravvisava elementi idonei a fondare l’esistenza di un legame associativo tra i soggetti intervenuti nel corso delle operazioni di salvataggio e i trafficanti localizzati sul territorio libico. Il giudice, nondimeno, censurava la condotta degli indagati che avevano superato il limite entro cui il trasferimento in Italia di stranieri irregolari poteva considerarsi legittimo, posto che «non può essere consentito alle O.N.G. di creare autonomi corridoi umanitari al di fuori del controllo statale e internazionale»<sup>168</sup>.

Nel merito, tuttavia, la questione più controversa riguardava il riconoscimento “dello stato di necessità” sostenuto dalla difesa sia in ragione delle precarie condizioni del gommone, che del fatto che il trasbordo sulla motovedetta della guardia costiera per il successivo rientro in Libia sarebbe stato pregiudizievole per i migranti.

Il G.i.p. esclude l’esistenza della scriminante di cui all’art. 54 c.p. poiché i migranti, soccorsi da ben due imbarcazioni, non potevano certo dirsi esposti a un pericolo “inevitabile” di danno grave alla persona e, in secondo luogo, afferma che le considerazioni relative al pericolo di torture e trattamenti inumani non assumono alcuna rilevanza ai fini della valutazione della causa di giustificazione perché «si tratta di eventi che

---

<sup>167</sup> P.L. DI BARI, L. MASERA, *Penale*, in *Diritto, immigrazione e cittadinanza*, <http://www.dirittoimmigrazione cittadinanza.it>, 2017, 1, p. 1 ss.

<sup>168</sup> G.i.p. Trib. Catania, 27 marzo 2018, *inedita*.



la legislazione italiana e quella internazionale non hanno preso in considerazione»<sup>169</sup>.

Ferma restando la contestazione riguardante il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, ma venuti meno i presupposti in ordine alla fattispecie associativa idonei a fondare la competenza del tribunale distrettuale di Catania, gli atti vengono trasmessi al G.i.p. del Tribunale di Ragusa che, infine, rigetta la richiesta di conferma del decreto di sequestro<sup>170</sup>.

Orbene, le opposte conclusioni del giudice ragusano rispetto a quello catanese dipendono da una diversa interpretazione dell'art. 54 c.p., la cui operatività non può dirsi limitata al solo rischio imminente di naufragio, ma va estesa anche al prevedibile pericolo di torture e violenze cui possono essere soggetti coloro che vengono presi in consegna dalla guardia costiera libica per essere portati nei campi di raccolta o per essere successivamente trasferiti nei Paesi d'origine. Su questa base il G.i.p. di Ragusa ribadisce che il pericolo che occorre tenere in considerazione per valutare la sussistenza dello stato di necessità è duplice e che gli obblighi internazionali di soccorso in mare possono dirsi adempiuti solo con lo sbarco in un "luogo sicuro".

Le condivisibili conclusioni del G.i.p. trovano conforto nella successiva decisione del Tribunale del Riesame di Ragusa che ha rigettato l'istanza del pubblico ministero, confermando l'ordinanza di dissequestro. Il Tribunale, in definitiva, conferma l'impossibilità di individuare in Libia un porto sicuro, ritenendo, quindi, perfettamente scriminata la condotta degli indagati, ai quali, peraltro, non poteva essere contestato neppure il dolo del favoreggiamento, essendo le loro condotte animate da uno spirito umanitario e caratterizzate dal mantenimento di costanti contatti con le autorità<sup>171</sup>.

---

<sup>169</sup> G.i.p. Trib. Catania, 27 marzo 2018, *inedita*.

<sup>170</sup> G.i.p. Ragusa, 16 aprile 2018, *inedita*.

<sup>171</sup> Trib. Riesame Ragusa, 11 maggio 2018, *inedita*. Per un commento all'intera vicenda si rinvia a F. DE VITTOR, *Soccorso in mare e favoreggiamento dell'immigrazione irregolare: sequestro e dissequestro della nave Open Arms (nota a decr. GIP Trib. Catania 27 marzo 2018; decr. GIP Trib. Ragusa 16 aprile 2018; ord. Trib. Ragusa 11 maggio 2018)*, in *Diritti umani e diritto internazionale*, 2018, 2, pp. 443-453.

A tal proposito è bene evidenziare che le menzionate pronunce spousano un diverso orientamento rispetto a quello emerso nell'ipotesi predetta di ribellione violenta da parte dei migranti avverso il rimpatrio in Libia, ove la causa di giustificazione invocata dalla giurisprudenza per scriminare tali condotte è stata la legittima difesa di cui all'art. 52 c.p.

In estrema sintesi, ciò che colpisce è la diversa prospettiva da cui si analizzano, e risolvono, le analoghe vicende.

Mentre il riconoscimento dello stato di necessità presuppone la mera constatazione di una situazione di pericolo imminente (o "prevedibile" secondo il menzionato arresto giurisprudenziale) di danno grave alla persona, per ammettere la legittima difesa è necessaria la sussistenza di un pericolo attuale di un'offesa ingiusta, cioè di un'aggressione antigiusuridica nei confronti di chi ha reagito. Non è, quindi, sufficiente accertare, come fa la giurisprudenza che applica lo stato di necessità ai soccorritori, che i migranti si trovavano (o si sarebbero trovati) in una situazione di pericolo; per riconoscere la legittima difesa, è, altresì, necessario provare che tale pericolo derivava da un'aggressione ingiusta, per contrastare la quale era necessaria la reazione posta in essere<sup>172</sup>.

La riflessione in merito alla selezione e adozione delle più pertinenti scriminanti, tuttavia, non si ferma qui.

Altra vicenda giudiziaria degna di menzione, all'interno di questo dibattito, è quella che ha condotto, il 2 luglio 2019, alla pronuncia del G.i.p. di Agrigento nel caso dell'imbarcazione "Sea Watch 3", la quale – dopo aver effettuato un salvataggio in zona SAR libica – era rimasta per giorni nelle acque territoriali italiane in attesa di assegnazione di un POS prima di attraccare forzatamente nel porto di Lampedusa urtando una motonave della Guardia di Finanza. Per le condotte descritte la comandante Carola Rackete veniva arrestata e indagata per i reati di resistenza o violenza contro nave da guerra (art. 1100 cod. nav.) e resistenza a pubblico ufficiale (art. 337 c.p.), ma il G.i.p. decideva di non convalidare l'arresto in flagranza sulla base dell'insussistenza del fatto di resistenza o violenza contro nave da guerra e per mancanza del requisiti-

---

<sup>172</sup> L. MASERA, *La legittima difesa dei migranti e l'illegittimità dei respingimenti verso la Libia (Caso Vos-Thalassa)*, cit., p. 1 ss.

to dell'antigiuridicità in ordine alla condotta di resistenza a pubblico ufficiale.

Nel dettaglio, con riferimento alla fattispecie prevista e punita dall'art. 1100 cod. nav., il giudice di prime cure sposava l'opzione ermeneutica della Corte costituzionale secondo cui le unità navali della Guardia di Finanza sono considerate “navi da guerra” soltanto quando operano fuori dalle acque territoriali ovvero in porti esteri ove non vi sia un'autorità consolare<sup>173</sup> (circostanze queste non sussistenti nel caso di specie). Quanto, invece, al reato di resistenza a pubblico ufficiale, il G.i.p. ravvisava gli estremi della causa di giustificazione dell'adempimento di un dovere (*ex art. 51 c.p.*) nel soccorso dei naufraghi sulla scorta delle fonti di diritto nazionale e internazionale; fonti regolanti non solo l'imbarco dei migranti, ma anche la successiva loro conduzione in un porto sicuro, e ritenute gerarchicamente prevalenti su accordi bilaterali, *memorandum* d'intesa e direttive ministeriali regolanti la materia<sup>174</sup>.

Avverso l'ordinanza del G.i.p. il Procuratore della Repubblica del Tribunale di Agrigento proponeva un ricorso, che, tuttavia, veniva rigettato dalla terza Sezione della Cassazione con la pronuncia n. 6626/2020. In particolare, la Suprema Corte ha ritenuto non legittimo l'arresto della comandante in quanto operato nonostante il divieto stabilito dall'art. 385 c.p.p., ovvero in presenza della causa di giustificazione dell'adempimento del dovere (di soccorso)<sup>175</sup>. In merito alla sussistenza

---

<sup>173</sup> Corte cost., 7 febbraio 2000, n. 35, in <https://www.giurcost.org>.

<sup>174</sup> G.i.p. Agrigento, 2 luglio 2019. Provvedimento liberamente scaricabile al seguente URL: <https://www.penalecontemporaneo.it/d/6767-1-ordinanza-del-gip-di-agrigento-sul-caso-sea-watch-carola-rackete>. Considerazioni critiche sui contenuti dell'ordinanza vengono espressi da V. VALENTINI, *Dovere di soccorrere o diritto di speronare? Qualche spunto (quasi) a caldo sul caso Sea Watch 3*, in *disCrimen* dd. 5 agosto 2019.

<sup>175</sup> Il Collegio, nel solco di una interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 385 c.p.p., ha affermato che per l'esistenza della causa di giustificazione di cui all'art. 51 c.p. non è richiesto che essa “appaia evidente”, essendo sufficiente che la stessa sia “ragionevolmente/verosimilmente esistente” sulla scorta delle circostanze di fatto conosciute o conoscibili con l'ordinaria diligenza [Cass. pen., III, 16 gennaio 2020 (dep. 20 febbraio 2020), n. 6626, in *Sistema penale*, <https://sistemapenale.it/> dd. 24 feb-

della scriminante la Corte richiama tutti gli strumenti di diritto internazionale ratificati dall'Italia concludendo nel senso che legittimamente la comandante, dopo aver tratto in salvo i migranti, si è adoperata per sbarcarli in un "luogo sicuro", non potendosi identificare come tale una "nave in mare", che si trova oggettivamente esposta a eventi meteorologici potenzialmente avversi e a bordo della quale non può essere garantito il rispetto dei diritti fondamentali delle persone soccorse<sup>176</sup>.

Ugualmente rigettato è il secondo motivo del ricorso, concernente l'identificazione della motovedetta della Guardia di Finanza quale "nave da guerra" per l'applicabilità del delitto *ex art.* 1100 cod. nav. L'argomentazione della Corte si discosta, invero, da quella del G.i.p. poiché si ritiene che la menzionata qualificazione dipende dalla sussistenza dei requisiti indicati dall'art. 239 c. 2 del D.lvo 15 marzo 2010 n. 66 (Codice dell'ordinamento militare), a mente del quale per "nave da guerra" si intende una nave che appartiene alle Forze armate di uno Stato, che porta i segni distintivi esteriori delle navi militari della sua nazionalità (*ergo* batte bandiera italiana), il cui equipaggio è sottoposto alle regole della disciplina militare e che risulta comandata da un ufficiale di marina al servizio dello Stato e iscritto nell'apposito ruolo degli ufficiali o in documento equipollente. Tanto premesso, la Corte osserva che, nel caso di specie, pur essendo integrati i primi tre presupposti, al comando della motovedetta vi era un maresciallo, ossia un militare rispetto al quale non è stato dimostrato l'ultimo requisito normativo, ovvero se si trattasse un "ufficiale" iscritto nell'apposito ruolo o in documento equipollente<sup>177</sup>.

---

braio 2020, con nota di S. ZIRULIA, *La Cassazione sul caso Sea Watch: le motivazioni sull'illegittimità dell'arresto di Carola Rackete*].

<sup>176</sup> Da notare che la Corte di Cassazione sposa un'ampia interpretazione della normativa sovranazionale ritenendo che non può considerarsi compiuto il dovere di soccorso con il salvataggio dei naufraghi sulla nave e con la loro permanenza su di essa «poiché tali persone hanno diritto a presentare domanda di protezione internazionale secondo la Convenzione di Ginevra del 1951, operazione che non può certo essere effettuata sulla nave» Cass. pen., III, 16 gennaio 2020 (dep. 20 febbraio 2020), n. 6626, cit., p. 12.

<sup>177</sup> Cass. pen., III, 16 gennaio 2020 (dep. 20 febbraio 2020), n. 6626, cit., p. 13 ss.

#### 5.4. Soccorso legittimo, “*autoria mediata*” e riflessi in termini di giurisdizione penale

Il tema della supposta rilevanza penale delle condotte tenute dagli operatori delle O.N.G. impegnati nel soccorso dei migranti intercettati nel Mediterraneo è quantomai delicato e dirimente sembra essere l’interpretazione della giurisprudenza penale in merito all’esistenza di precise cause di giustificazione, quali l’adempimento di un dovere o lo stato di necessità.

Da un lato, come si è avuto modo di precisare, sussiste un obbligo di soccorso sancito a livello internazionale che renderebbe intrinsecamente lecite le attività di ricerca e salvataggio in mare, dall’altro lato, tuttavia, è stata accertata anche l’esistenza, nella prassi, di accordi taciti e consegne concordate tra scafisti e personale delle O.N.G., probabilmente spinto a scendere a patti con i trafficanti per prevenire quanto più possibile la perdita di vite umane in mare<sup>178</sup>.

L’illiceità di tali comportamenti può essere ricondotta alla violazione della normativa italiana in materia di immigrazione, integrando ipotesi di concorso nel reato di favoreggiamento all’immigrazione clandestina. La fattispecie, attualmente prevista dall’art. 12 d.lgs. n. 286/1998, infatti, sanziona la condotta di chi

promuove, dirige, organizza, finanzia o effettua il trasporto di stranieri nel territorio dello Stato, ovvero compie altri atti diretti a procurarne illegalmente l’ingresso nel territorio dello Stato, ovvero anche di altro

---

<sup>178</sup> Paradigmatico il caso della nave “*Iuventa*”, di proprietà una O.N.G. tedesca, destinataria di un decreto di sequestro preventivo emesso dal G.i.p. del Tribunale di Trapani nell’ambito di un’inchiesta a carico dell’equipaggio accusato di favoreggiamento dell’immigrazione clandestina. Nel caso di specie è agli atti materiale audio e video che proverebbe la collaborazione con gli scafisti, ma la O.N.G. ha respinto ogni accusa. La Corte di Cassazione, tuttavia, ha confermato il sequestro riconoscendo un apporto consensuale, morale e materiale, dei membri dell’equipaggio nel delitto commesso dai trafficanti (Cass. pen., 23 aprile 2018, n. 56138, in *CED Cass. pen.*, 2019).

Stato del quale la persona non è cittadina o non ha titolo di residenza permanente<sup>179</sup>.

Esclusa l'ipotesi estrema di rapporti realmente collusivi tra trafficanti e membri delle O.N.G., i contorni dell'illiceità paiono più sfumati in considerazione delle molteplici sfaccettature del singolo caso e della possibile strumentalizzazione dello stato di necessità da parte di criminali senza scrupoli. Sempre più spesso, infatti, l'ingresso dei migranti in Italia avviene mediante un singolare *modus operandi*: in acque internazionali una nave madre, priva di bandiera, trasborda i migranti su precari gommoni che, incapaci di proseguire, vengono soccorsi da altri navigli a bordo dei quali, infine, sono trasferiti i migranti, che così raggiungono le coste italiane.

Si tratta, in definitiva, di una concatenazione articolata e inscindibile di atti in cui l'intervento finale dei soccorritori è stato ricondotto dalla giurisprudenza all'interno dello schema dogmatico del c.d. "autore mediato" *ex art. 54 c. 3 c.p.*<sup>180</sup>.

L'originale interpretazione è stata resa all'interno di una interessante pronuncia della Suprema Corte che ha deciso proprio il caso in cui alcuni scafisti erano salpati dalle coste nordafricane con una motonave per poi abbandonare in acque extraterritoriali i clandestini a bordo di un gommone chiaramente inidoneo a compiere la traversata prevista (in quanto privo di carburante, cibo e acqua sufficienti a coprire la distanza che lo separava dalle coste italiane). Ben presto i migranti erano stati soccorsi dapprima da un peschereccio tunisino e poi da una nave battente bandiera liberiana che, infine, li aveva condotti nel nostro Paese.

---

<sup>179</sup> Trattasi di reato di pericolo a consumazione anticipata e, dunque, di mera condotta che si perfeziona per il solo fatto di compiere atti diretti a favorire l'ingresso illegale in un altro Stato, senza che possa assumere rilevanza la durata o la finalità dell'entrata o del transito ovvero che l'ingresso illegale sia effettivamente avvenuto [cfr. P. BARZELLONI, *Immigrazione (reati in materia di)*, in *Dig. disc. pen.*, Agg. II, Torino, 2004, p. 372; A. CAPUTO, *Immigrazione (diritto penale)*, in *Enc. giur.*, Roma XII, 2003, p. 8].

<sup>180</sup> Figura elaborata dalla dottrina tedesca di problematica collocazione nel sistema penale italiano [in argomento v., per tutti, M. SINISCALCO, *Autore mediato (dir. pen.)*, in *Enc. dir.*, IV, Milano, 1959, p. 443 ss.; T. PADOVANI, *Le ipotesi speciali di concorso nel reato*, Milano, 1973].

Per i fatti descritti veniva incardinato un procedimento penale che accertava la responsabilità del conducente del gommone, cooptato da un'associazione criminale unicamente per il trasbordo, riconoscendo al contempo gli estremi della c.d. "autoria mediata" ex art. 54 c. 3 per l'azione dei soccorritori (che di fatto avevano consentito ai migranti di giungere nel nostro territorio), i quali – si afferma in sentenza – «esposti alla minaccia attuale e concreta, posta in essere da chi aveva determinato il fatto, che potesse verificarsi un danno grave alle persone» avevano agito «in uno stato di necessità provocato e strumentalizzato dai trafficanti e, quindi, a loro unicamente riconducibile»<sup>181</sup>.

L'azione di salvataggio, dunque, non andrebbe mai considerata in modo isolato, derivando eziologicamente dalla condotta pregressa di coloro che determinano lo stato di necessità avvalendosi strumentalmente dell'intervento di terzi per realizzare il proprio intento criminoso.

Il ricorso all'istituto dell'autoria mediata è stato, invero, censurato dalla dottrina che ha rilevato, innanzitutto, l'errore terminologico in cui è incorsa la Corte di Cassazione nell'attribuire tale figura teorica in capo ai soccorritori e non agli scafisti che li "utilizzano" quali meri esecutori materiali<sup>182</sup>; in secondo luogo è stato evidenziato che difficilmente la condotta dei trafficanti di migranti potrebbe essere ricondotta al paradigma della "minaccia" di cui all'art. 54 c. 3 c.p. difettando la pro-

---

<sup>181</sup> Cass. pen., sez. I, dep. 27 marzo 2014, n. 14510, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 4 giugno 2014. Per una disamina delle motivazioni si rinvia a F. PELLEGRINO, *In tema di abbandono di migranti clandestini in acque internazionali per provocare interventi di soccorso*, in *Dir. maritt.*, II-IV, 2014, p. 580 ss.

<sup>182</sup> Di seguito il passaggio ambiguo: «[...] La condotta posta in essere in acque extraterritoriali si lega idealmente a quella da consumarsi in acque territoriali, dove l'azione dei soccorritori nella parte finale della concatenazione causale può definirsi l'azione di un autore mediato [...]». Sul punto v. S. ORLANDO, *Problemi di giurisdizione nel contrasto al traffico di migranti via mare*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 1, 2018, p. 152. Ulteriori perplessità sono manifestate da M.T. TRAPASSO, *Il richiamo giurisprudenziale all'"autoria mediata" in materia di favoreggiamento all'immigrazione clandestina: tra necessità e opportunità*, in *Arch. pen.*, 2, 2017, p. 591; M. FAZIO, *Giurisdizione e soccorsi in acque internazionali: una resistibile reminiscenza dell'autore mediato*, in <http://www.laegislazionepenale.eu>, dd. 25 giugno 2018; V. MILITELLO, *La mobilità delle persone nel Mediterraneo: migranti irregolari e risposte di contrasto in Italia*, in V. MILITELLO, A. SPENA (a cura di), *Mobilità, sicurezza e nuove frontiere tecnologiche*, Torino, 2018, p. 53.

spettazione da parte dell'agente di un danno ingiusto, futuro e dipendente dalla volontà del minacciante, poiché i trafficanti non prospettano affatto di infliggere, in futuro, essi stessi un male ai migranti, ma li espongono direttamente – “lanciandoli” in alto mare – a pericoli che deriveranno dal corso naturale degli eventi, sui quali essi non avranno più alcun controllo<sup>183</sup>.

Il ricorso all'istituto dell'autore mediato pare alquanto problematico, mentre il riconoscimento della scriminante dello stato di necessità di cui al c. 1 dell'art. 54 c.p. o dell'adempimento del dovere posto da una norma giuridica (*ex art. 51 c. 1 c.p.*), che – come visto – si rinviene in altri precedenti<sup>184</sup>, si fondano su argomentazioni più lineari e convincenti.

In realtà, la soluzione offerta è pregevole nella misura in cui, consentendo di accollare ai trafficanti anche la condotta di trasporto posta in essere legittimamente dai soccorritori, amplia la nozione di *locus commisi delicti* affermando la potestà punitiva statale.

La sentenza riconosce, infatti, la giurisdizione italiana *ex art. 6 c.p.* in quanto una parte della condotta di favoreggiamento (unitariamente intesa per le ragioni esposte) deve ritenersi consumata sul territorio nazionale: la

successione di eventi stava a dimostrare che gli atti diretti a procurare l'ingresso in Italia dei clandestini posti in essere dall'indagato non si erano arrestati in acque internazionali, ma erano proseguiti fino al porto di (OMISSIS), ovvero sino al conseguimento dell'obiettivo fin dall'inizio prefissato<sup>185</sup>.

---

<sup>183</sup> S. BERNARDI, *I (possibili) profili penalistici delle attività di ricerca e soccorso in mare*, cit., p. 140.

<sup>184</sup> Cfr. anche il caso della nave “Cap Anamur”, conclusosi con l'assoluzione degli indagati indagati (Trib. Agrigento, 15 febbraio 2010, n. 954, *inedita*).

<sup>185</sup> Cass. pen., sez. I, dep. 27 marzo 2014, n. 14510, cit. È orientamento ormai consolidato quello che ritiene come la giurisdizione nazionale sussista nell'ipotesi in cui il trasporto dei migranti sia stato accertato in acque extraterritoriali, ma, successivamente, nelle acque interne e sul territorio nazionale si siano verificati l'ingresso e lo sbarco dei cittadini extracomunitari per l'intervento dei soccorritori (Conforme Cass. pen., I, 02 marzo 2017, n. 36837, in *Dir. & Giust. dd.* 21 agosto 2017; Cass. pen., I, 10 dicembre 2014, n. 3345, in *Cass. pen.*, 5, 2015, p. 1998; Cass. pen., I, 22 dicembre 2015,



In definitiva, l'intervento del mercantile liberiano sarebbe stato sapientemente e scientemente provocato, rientrando in una pianificazione di eventi, elaborata fin dall'inizio dai trafficanti e a essi unicamente riferibile, che prevedeva la determinazione dello stato di pericolo al fine di costringere (come effettivamente è accaduto) una nave terza a compiere le operazioni di soccorso e a condurre i migranti in Italia<sup>186</sup>.

### 5.5. La tratta di persone versus il traffico di migranti

Come emerso anche dalla rassegna giurisprudenziale appena effettuata, la criminalità organizzata con radicamento a livello internazionale è direttamente impegnata nel *business* dei migranti e il processo di criminalizzazione ha prodotto differenti figure delittuose: da un lato vi è la tratta di persone in senso proprio (*trafficking in persons*), dall'altro il traffico di migranti (*smuggling of migrants*). Entrambe tradiscono una natura spiccatamente transnazionale e, pur essendo costruite come fatti-

---

n. 11165, in *Cass. pen.*, 10, 2016, p. 3847; *Cass. pen.*, I, 11 marzo 2014, n. 18354, in *Cass. pen.*, 9, 2015, p. 3274).

<sup>186</sup> A sostegno del proprio *iter* argomentativo la Corte richiama un precedente nel quale, in circostanze diverse, era stata invece negata la giurisdizione italiana per il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. In specie, all'interno di un mercantile greco si erano nascosti alcuni stranieri irregolari, poi scoperti, i quali erano stati fatti sbarcare sul territorio italiano per decisione del comandante della nave. In tal caso, osserva la Corte, «il risultato finale (*l'azione di sbarco*) era da ricondurre non già allo stratagemma operato dal trasportatore, bensì alla autonoma decisione del comandante», venendo così a configurare una forma di interruzione del decorso causale della condotta di favoreggiamento, la quale risultava essersi esaurita in acque internazionali (*Cass. pen.*, sez. I, 28 ottobre 2003, n. 5583, in *Cass. pen.*, 2005, I, p. 185).

Nel caso *de quo*, per contro, non si era verificata alcuna interruzione del programma criminoso, posto che l'intervento dei soccorritori era stato previsto e voluto dai trafficanti (per una più ampia disamina v. A. GILIBERTO, *Sussiste la giurisdizione italiana per il reato di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare quando gli stranieri sono stati soccorsi in acque internazionali*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporario.it>, dd. 4 giugno 2014. Prospetta, per le fattispecie di reato contestate, un ripensamento dei tradizionali criteri di validità della legge penale nello spazio nell'ottica di una giurisdizione universale S. ORLANDO, *Problemi di giurisdizione nel contrasto al traffico di migranti via mare*, cit., p. 146).

specie monosoggettive, sono realizzabili unicamente in una dimensione associativa o connotata dal supporto di un apparato organizzativo.

Esse, tuttavia, si distinguono per la diversità dei beni giuridici coinvolti: la prima fattispecie, infatti, tutela la libertà personale dell'individuo e la sua dignità, la seconda, invece, la regolare gestione dei flussi migratori da parte dello Stato. Il disvalore della condotta del trafficante non si esaurisce, pertanto, nella violazione della normativa nazionale in tema di immigrazione, ma si incentra sul perdurante sfruttamento dello straniero profittando della sua condizione di vulnerabilità.

I confini tra le due fattispecie sono, tuttavia, labili e vanno considerate le relazioni che possono sussistere reciprocamente poiché nel caso della tratta – in cui è determinante il profilo della schiavizzazione – può esservi anche l'offerta di trasporto *contra legem*; analogamente nel caso del traffico di migranti le persone trasportate, prive di mezzi di sostentamento, frequentemente instaurano un rapporto di asservimento rispetto all'organizzazione criminale<sup>187</sup>.

I trattati internazionali identificano i principali elementi costitutivi delle due fattispecie, che vengono poi riprese nella legislazione europea e negli interventi normativi di adeguamento operati dai singoli Stati.

Per quanto concerne la tratta di persone, assume particolare rilievo il Primo Protocollo della Convenzione delle Nazioni Unite contro la criminalità organizzata transnazionale (c.d. Convenzione di Palermo)<sup>188</sup>.

---

<sup>187</sup> M. PELISSERO, *Il controllo penale del traffico di migranti: il migrante come oggetto e come vittima*, in V. MILITELLO, A. SPENA (a cura di), *Il traffico di migranti. Diritti, tutele, criminalizzazione*, Torino, 2015, p. 106; V. MILITELLO, *La tratta di esseri umani: la politica criminale multilivello e la problematica distinzione con il traffico di migranti*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1, 2018, p. 86 ss.; J.E. VEAS, *Il fine di profitto nel reato di traffico di migranti: analisi critica della legislazione europea*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, cit., p. 115 ss.; L. GOISIS, *L'immigrazione clandestina e il delitto di tratta di esseri umani. Smuggling of migrants e trafficking in persons: la disciplina italiana*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 18 novembre 2016, p. 3.

<sup>188</sup> Convenzione entrata in vigore il 29 settembre 2003 e ratificata dall'Italia con legge 16 marzo 2006, n. 146. Essa è formata dal Protocollo addizionale per prevenire, reprimere e punire la tratta di persone, in particolare donne e bambini, dal Protocollo addizionale per combattere il traffico illecito di migranti via terra, via mare e via aria e

Al suo interno viene tipizzata la condotta punibile, articolata in varie fasi e comprensiva di forme di violenza fisica o di coercizione psicologica finalizzate allo sfruttamento della vittima (“sfruttamento” che può, a sua volta, includere prostituzione, lavori o servizi forzati, schiavismo o prassi affini allo schiavismo, servitù o prelievo di organi)<sup>189</sup>.

La disciplina del traffico di esseri umani nel nostro Paese è più direttamente frutto dell’attuazione della decisione quadro 2002/629/GAI e della direttiva 2011/36/UE e si sostanzia nell’entrata in vigore della legge 11 agosto 2003 n. 228 con la quale sono stati riscritti gli articoli del codice penale già relativi alla riduzione in schiavitù e alla tratta di persone (artt. 600 e 601 c.p.)<sup>190</sup>.

La definizione delle condotte punibili a titolo di tratta è stata ulteriormente ampliata dal decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 24 che, sposando una prospettiva vittimocentrica, ha dedicato particolare attenzione alle condizioni di vulnerabilità delle persone offese attraverso il potenziamento dei programmi di assistenza sociale e la previsione di forme di risarcimento. Ulteriori novità sono intervenute, infine, per effetto del decreto legislativo 1 marzo 2018 n. 21 che ha ricondotto nel codice penale (introducendole nel corpo dello stesso art. 601 c.p.) le disposizioni in materia di tratta e commercio di schiavi e di nave destinata alla tratta precedentemente previste nel Codice della navigazione (artt. 1152, 1153).

Senza poter entrare nel merito delle singole incriminazioni, già oggetto di puntuali approfondimenti, vi è da dire che in seguito ai menzionati interventi riformatori la disciplina previgente è stata maggior-

---

dal Protocollo addizionale contro la fabbricazione e il traffico illecito di armi da fuoco e di loro parti, elementi e munizioni.

<sup>189</sup> Il traffico di persone, in definitiva, si sostanzia nel reclutamento, trasporto, trasferimento, alloggio o accoglienza di persone tramite la minaccia o l’uso della forza o di altre forme di coercizione, di rapimento, frode, inganno, abuso di potere o di una posizione di vulnerabilità o tramite il dare o ricevere somme di danaro o vantaggi per ottenere il consenso di una persona che ha autorità su un’altra a scopo di sfruttamento.

<sup>190</sup> Le circostanze che comportano un aumento delle pene in caso di commissione di questi delitti sono state modificate per effetto della legge 2 luglio 2010 n. 108 (di ratifica della Convenzione di Varsavia del 16 maggio 2005 sulla lotta contro la tratta di esseri umani) che ha inserito nel codice penale l’art. 602 *ter*.

mente dettagliata con una indicazione tassativa dei comportamenti che possono assumere rilevanza penale e l'apparato sanzionatorio, connotato da elevati limiti edittali e da un comparto di significative circostanze, riflette la gravità del disvalore sotteso. Il legislatore nazionale ha, quindi, indubbiamente attuato l'indirizzo politico criminale europeo di forte contrasto alla tratta di persone, anche se residuano margini di implementazione della normativa internazionale soprattutto sotto il profilo della prevenzione<sup>191</sup>.

Lo strumento penale pare ancora una volta da solo insufficiente per addivenire agli obiettivi prefissati e gli ordinamenti nazionali, prima ancora che con l'imputazione di responsabilità individuale, dovrebbero misurarsi con la complessità del fenomeno all'interno di una "dimensione integrata" di tutela, valorizzando un approccio globale maggiormente incentrato sui diritti umani e sull'implementazione delle procedure di cooperazione investigativa e giudiziaria<sup>192</sup>.

Analoghe considerazioni possono essere spese in ordine alla diversa ipotesi di *smuggling of persons* (oggetto di distinto Protocollo allegato alla Convenzione di Palermo), coincidente con il reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, che si sostanzia nel procurare l'ingresso illegale di un soggetto in uno Stato (di cui la persona non è cittadina o residente permanente) al fine di ricavare, direttamente o indirettamente, un vantaggio finanziario o materiale<sup>193</sup>.

---

<sup>191</sup> Sul punto si rinvia, tra gli altri, a L. GOISIS, *L'immigrazione clandestina e il delitto di tratta di esseri umani. Smuggling of migrants e trafficking in persons: la disciplina italiana*, cit., p. 12; F. URBAN, *La legislazione penale quale modello di attuazione della normativa sovranazionale e internazionale anti-smuggling e anti-trafficking*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 1, 2018, p. 126; A. POMPEI, *La tratta di persone: l'attuale sistema di tutela penale alla luce dei più recenti interventi legislativi*, in *Cass. pen.*, 7-8, 2015, p. 2880; A. PECCIOLI, *'Giro di vite' contro i trafficanti di esseri umani: le novità della legge sulla tratta delle persone*, in *Dir. pen. proc.*, 2004, p. 34.

<sup>192</sup> M. PELISSERO, *Il controllo penale del traffico di migranti: il migrante come oggetto e come vittima*, cit., p. 118.

<sup>193</sup> *Trafficking in persons e smuggling of migrants* vengono generalmente intese come manifestazioni eterogenee del traffico di clandestini. Contesta tale equivalenza J.E. VEAS, *Il fine di profitto nel reato di traffico di migranti: analisi critica della legislazione europea*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 1, 2018, p. 114 ss. L'Autore ritiene la fattispecie di traffico di migranti incentrata sullo scopo di lucro, mentre il fine

Il ruolo del migrante appare in questo caso particolarmente controverso: tendenzialmente egli presta il proprio consenso all'operazione, consenso che nella tratta di persone, invece, difetta o è viziato, ritenendosi irrilevante allorquando sia ottenuto con metodo coercitivo<sup>194</sup>. Il migrante, inoltre, assume una veste diversa a seconda del tipo di favoreggiamento concretamente integrato e delle circostanze che lo caratterizzano, passando da mero oggetto dell'azione criminosa – in quanto la tutela penale si incentra sull'interesse pubblico all'integrità dei confini e delle politiche dei flussi migratori – a vera e propria vittima<sup>195</sup>.

In ambito europeo, per quanto concerne i provvedimenti più importanti, occorre fare riferimento alla Decisione Quadro 2002/946/GAI «relativa al rafforzamento del quadro penale per la repressione del favoreggiamento dell'ingresso, del transito e del soggiorno illegali» e alla Direttiva 2002/90/CE «volta a definire il reato di favoreggiamento dell'ingresso, del transito e del soggiorno illegali», con le quali si è imposto a ogni Stato membro di ricorrere allo strumento penale per reprimere condotte di tale natura. Invero, nel nostro ordinamento la genesi della fattispecie di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina è risalente ed essa va tenuta ben distinta dall'ipotesi di tratta di persone, presentando una regolamentazione extra codice ricompresa in una legislazione speciale complessa, che di seguito si cercherà di ripercorrere nei suoi tratti essenziali<sup>196</sup>.

---

di profitto non figura quale elemento costitutivo di una autonoma fattispecie, ma come circostanza aggravante nelle ipotesi di favoreggiamento delineate dalla maggior parte dei legislatori nazionali in attuazione dell'incriminazione concernente la c.d. *smuggling of migrants*.

<sup>194</sup> V. art. 2 par. 4. Direttiva 2011/36/UE.

<sup>195</sup> M. DONINI, *Il cittadino extracomunitario da oggetto materiale a tipo d'autore nel controllo penale dell'immigrazione*, in *Questione giustizia*, 2009, p. 119 ss.

<sup>196</sup> L'approccio di rigida separazione fra le due modalità di condotta, oltre a emergere con chiarezza nella legislazione, è ben delineato anche dalla dottrina [cfr. V. MILITELLO, *La tratta di esseri umani: la politica criminale multilivello e la problematica distinzione con il traffico di migranti*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1, 2018, p. 104 ss.; M. PELISSERO, *Il controllo penale del traffico di migranti: il migrante come oggetto e come vittima*, in V. MILITELLO, A. SPENA (a cura di), *Il traffico di migranti. Diritti, tutele, criminalizzazione*, Torino, 2015, p. 116 ss.; R. SICURELLA, *Il controllo penale*

In proposito, è utile evidenziare, fin da subito, come l'approccio del legislatore nazionale nel contrastare, in generale, l'immigrazione clandestina si è involuto perseguendo la prospettiva simbolica ed emergenziale.

Se negli anni Novanta, agli albori del fenomeno, si è tentato di garantire, attraverso una normativa sistematica, un contemperamento tra le contrapposte esigenze di prevenzione / repressione e accoglienza / solidarietà, favorendo l'immigrazione regolare e disincentivando quella irregolare, a partire dal nuovo millennio i tratti imponenti del fenomeno migratorio hanno ingenerato un'insicurezza sociale che ha fortemente condizionato il legislatore spingendolo a criminalizzare condotte di mera disobbedienza, esasperando così politiche di esclusione e controllo in aperto contrasto con gli impegni internazionali assunti dall'Italia sul fronte della tutela dei diritti dei migranti<sup>197</sup>.

All'interno di tale quadro politico il ricorso al diritto penale è stato strumentalizzato, perdendo progressivamente la propria vocazione oggettiva e sussidiaria, in quanto le condotte poste in essere (come quella di ingresso irregolare o di soggiorno) sono state identificate quali indici di una personalità protesa alla delinquenza e la colpevolezza per il fatto è degenerata in colpevolezza dell'autore, infrangendo i tradizionali criteri di imputazione e i principi costituzionali fondanti la materia penale.

---

*dell'immigrazione irregolare: esigenze di tutela, tentazioni simboliche, imperativi garantistici*, Torino, 2012].

<sup>197</sup> Fondamentale interrogarsi sul fatto che il consenso sociale deve rappresentare il presupposto necessario, ma non sufficiente dell'opzione legislativa, in particolare in ambito penale l'opportunità o necessità circa l'introduzione o il mantenimento di una fattispecie di reato va vagliata scrupolosamente. Cfr. S. BONINI, *Funzione «strumentale» e funzione «simbolica» del diritto penale, fra discorsività «critica» e discorsività «dialogica»*, in AA.VV., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista (Atti del dibattito promosso dall'Associazione Italiana Professori di Diritto Penale)*, in *Dir pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 21 dicembre 2016, p. 27 ss.

*5.6. La normativa italiana di contrasto all'immigrazione clandestina: dai primi provvedimenti all'approvazione del Testo Unico*

In tema di immigrazione clandestina, per molto tempo si è imposta una trattazione disorganica e frammentaria, come quella contenuta nel R.D. 18 giugno 1931, n. 773 «Testo unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza» (e relativo Regolamento di attuazione) o nella successiva legge 30 dicembre 1986, n. 943 (c.d. “legge Foschi”) recante «Norme in materia di collocamento e di trattamento dei lavoratori extracomunitari immigrati e contro le immigrazioni clandestine».

Il testo legislativo in cui, per la prima volta, viene compiutamente disciplinato l'ingresso dei cittadini stranieri in Italia è la legge 28 febbraio 1990, n. 39 rubricata «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 30 dicembre 1989, n. 416, recante norme urgenti in materia di asilo politico, di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari e di regolarizzazione dei cittadini extracomunitari e apolidi già presenti nel territorio dello Stato. Disposizioni in materia di asilo» (c.d. “legge Martelli”). Tale provvedimento inaugura la politica della programmazione dei flussi migratori, strumento attraverso cui si pensava di realizzare un controllo preventivo per garantire un assorbimento graduale degli stranieri, funzionale alla loro possibilità di integrazione sociale e lavorativa. In quest'ottica, dunque, da un lato, vengono trattati i profili di accoglienza e regolarizzazione dell'immigrato (attraverso utili strumenti di gestione come visti e permessi di soggiorno) mentre, dall'altro, si intensifica la lotta alla criminalità organizzata che gestisce il traffico dei clandestini. In relazione a quest'ultimo aspetto assume particolare rilievo l'art. 3, c. 8, a mente del quale

salvo che il fatto costituisca più grave reato, chiunque compie attività dirette a favorire l'ingresso degli stranieri nel territorio dello Stato in violazione delle disposizioni del presente decreto è punito con la reclusione fino a due anni o con la multa fino a lire due milioni. Se il fatto è commesso a fine di lucro, ovvero da tre o più persone in concorso tra

loro, la pena è della reclusione da due a sei anni e della multa da lire dieci milioni a lire cinquanta milioni<sup>198</sup>.

La norma sanziona una condotta sostanzialmente rispondente agli estremi del favoreggiamento all'immigrazione clandestina contenuto nel successivo d.lgs. 25 luglio 1998, n. 286, che, dunque, non introduce una novità assoluta.

Nei confronti di coloro che sono entrati irregolarmente nel nostro Paese, o condannati per reati gravi, la “legge Martelli” prevede che venga disposto l'accompagnamento alla frontiera e il decreto di espulsione, in forza del quale il soggetto deve rientrare nello Stato di appartenenza, ovvero, quando ciò non sia possibile, di provenienza, salvo che l'autorità di pubblica sicurezza decida di accordargli una diversa destinazione ritenendolo in pericolo di vita o in condizione di subire una limitazione della propria libertà personale per motivi di razza, sesso, lingua, cittadinanza, religione, opinioni politiche, sociali e via dicendo (art. 7 c. 6)<sup>199</sup>.

In seguito, numerose furono le disposizioni integrative e modificative del quadro normativo testé descritto – prescrizioni dettate essenzialmente da esigenze di politica criminale di stampo emergenziale (e per questo inidonee a connotare in modo organico l'intera disciplina) – finché non si giunse all'adozione della legge 19 febbraio 1998, n. 40 «Disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero»

---

<sup>198</sup> Altra disposizione di rilievo è contenuta nel successivo comma 9 che stabilisce come «Gli agenti marittimi raccomandatari e i vettori aerei che omettano di riferire all'autorità di pubblica sicurezza della presenza, a bordo di navi o di aeromobili, di stranieri in posizione irregolare, secondo le disposizioni di cui al comma 1, sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentomila a lire cinquecentomila, determinata dal prefetto». Da ultimo, il comma 10 prescrive che «è comunque a carico del vettore il rimpatrio del cittadino straniero extracomunitario presentatosi alla frontiera e respinto per mancanza dei documenti prescritti».

<sup>199</sup> Generalmente l'espulsione avveniva solo per intimazione, ossia con la notifica allo straniero di lasciare l'Italia di propria iniziativa entro 15 giorni, cosa che nella maggior parte dei casi non avveniva. L'espulsione con accompagnamento alle frontiere tramite la forza pubblica era, invece, l'eccezione in quanto riservata alle decisioni straordinarie del Ministro degli Interni per motivi di ordine pubblico o di sicurezza, oppure indirizzata agli espulsi che non avevano ottemperato all'intimazione di abbandonare l'Italia ed erano stati nuovamente fermati dalla polizia.



(c.d. legge “Turco-Napolitano”), tradotta, poi, nel vigente Testo Unico Immigrazione, il già menzionato d.lgs. 25 luglio 1998, n. 286, completo di un regolamento di attuazione (d.P.R. 31 agosto 1999, n. 394).

La legge n. 40/1998, caratterizzata da una impostazione sistematica volta a favorire l’immigrazione regolare e scoraggiare quella clandestina, imponeva la predisposizione, ogni tre anni, del documento programmatico relativo alla politica dell’immigrazione (art. 3), disponeva il potenziamento dei controlli alla frontiera (art. 9), autorizzando l’eventuale respingimento (art. 8) e l’espulsione (art. 11), ma al contempo stabiliva tassativamente i casi in cui tali provvedimenti non potevano essere adottati in ragione di probabili persecuzioni o di uno stato di soggettiva vulnerabilità (art. 17)<sup>200</sup>.

L’impegno della legge “Turco-Napolitano” nella lotta contro l’immigrazione clandestina presupponeva che ci fossero canali di ingresso legale nel nostro Paese, poiché il legislatore muoveva ormai dalla constatazione che le migrazioni straniere costituissero un fenomeno ordinario, complesso e globale da disciplinare con previsioni di lungo periodo comportanti anche garanzie, in termini di diritti civili, sociali e politici, per l’immigrato regolarmente soggiornante<sup>201</sup>.

---

<sup>200</sup> Art. 17 (Divieti di espulsione e respingimento)

1. In nessun caso può disporsi l’espulsione o il respingimento verso uno Stato in cui lo straniero possa essere oggetto di persecuzione per motivi di razza, di sesso, di lingua, di cittadinanza, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali o sociali, ovvero possa rischiare di essere rinvio verso un altro Stato nel quale non sia protetto dalla persecuzione.
2. Non è consentita l’espulsione, salvo che nei casi previsti dall’articolo 11, comma 1, nei confronti:
  - a) degli stranieri minori di anni diciotto, salvo il diritto a seguire il genitore o l’affidatario espulsi;
  - b) degli stranieri in possesso della carta di soggiorno, salvo il disposto dell’articolo 7;
  - c) degli stranieri conviventi con parenti entro il quarto grado o con il coniuge, di nazionalità italiana;
  - d) delle donne in stato di gravidanza o nei sei mesi successivi alla nascita del figlio cui provvedono.

<sup>201</sup> Una misura importante e innovativa per combattere la tratta internazionale degli esseri umani è stata quella di prevedere una specifica tutela per le vittime della schiavitù e dello sfruttamento. La legge n. 40/1998 all’art. 16, infatti, ha introdotto il “Sog-

Al fine di perseguire una più efficace prevenzione e repressione dell'immigrazione illegale, il legislatore riformava completamente gli strumenti di polizia e operava scelte incriminatrici volte a rendere più restrittiva la disciplina dettata dalla "legge Martelli", ritenuta troppo permissiva. Significativa, a tal proposito, l'introduzione nel comparto penale dei reati di favoreggiamento e di sfruttamento dell'immigrazione clandestina<sup>202</sup>, mentre le attività di soccorso e assistenza umanitaria prestate nei confronti degli stranieri in condizioni di bisogno mantengono connotati di assoluta liceità<sup>203</sup>.

La legge n. 40/1998 conteneva norme incriminatrici anche nei confronti di coloro che favorivano la permanenza dell'immigrato irregolare<sup>204</sup>, passibile della misura amministrativa dell'allontanamento dal ter-

giorno per motivi di protezione sociale" che, tuttora (essendo la previsione confermata all'interno dell'art. 18 T.U. Immigrazione), consente di rilasciare uno speciale permesso di soggiorno a stranieri coinvolti in situazioni di violenza o di grave sfruttamento che vogliano sottrarsi ai condizionamenti dell'organizzazione criminale e partecipare a un programma di assistenza e integrazione sociale.

<sup>202</sup> All'interno dell'art. 10 c. 1 della legge n. 40/1998 viene prevista la reclusione fino a tre anni e la multa fino a lire trenta milioni per chiunque compia attività dirette a favorire l'ingresso degli stranieri nel territorio dello Stato in violazione delle disposizioni della presente legge. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 c. 3 se il fatto di cui al comma 1 viene commesso «a fine di lucro o da tre o più persone in concorso tra loro, ovvero riguarda l'ingresso di cinque o più persone, e nei casi in cui il fatto viene commesso mediante l'utilizzazione di servizi di trasporto internazionale o di documenti contraffatti», la pena è della reclusione da quattro a dodici anni e della multa di lire trenta milioni per ogni straniero di cui era stato favorito l'ingresso in violazione della presente legge. Se il fatto viene commesso *al fine di reclutamento di persone da destinare alla prostituzione o allo sfruttamento della prostituzione ovvero riguarda l'ingresso di minori da impiegare in attività illecite al fine di favorire lo sfruttamento*, la pena è della reclusione da cinque a quindici anni e della multa di lire cinquanta milioni per ogni straniero di cui era stato favorito l'ingresso in violazione della legge.

L'intera disciplina sanzionatoria viene, poi, traslata all'interno dell'art. 12 T.U. Immigrazione, che, come vedremo, verrà in seguito ulteriormente riformato fino a conseguire l'attuale formulazione.

<sup>203</sup> Ciò è espressamente stabilito dall'originario art. 10 c. 2 legge n. 40/1998 (ora art. 12 c. 2 T.U. Immigrazione).

<sup>204</sup> Nel medesimo articolo 10, al comma 5, era riportato quanto segue: «Fuori dei casi previsti dai commi precedenti, e salvo che il fatto non costituisca più grave reato, chiunque, al fine di trarre un ingiusto profitto dalla condizione di illegalità dello stranie-

ritorio dello Stato e, per rendere più celeri le procedure di identificazione e rimpatrio dei clandestini, veniva consentita la stipula di specifici accordi bilaterali. Proprio allo scopo di impedire la “fuga” di tali soggetti, la “legge Turco-Napolitano” istituì per la prima volta la c.d. “detenzione amministrativa” in appositi luoghi, definiti Centri di Permanenza e di Assistenza temporanei (C.P.T.A.), ridenominati, con la legge n. 125/2008, Centri di Identificazione e di Espulsione (C.I.E.) e, infine, C.P.R. (Centri di Permanenza per i Rimpatri) dalla legge n. 46/2017 (“Minniti-Orlando”)<sup>205</sup>.

### 5.7. (segue) *Dalla legge “Bossi-Fini” ai c.d. “pacchetti sicurezza”*

Il comparto normativo in tema di immigrazione si è arricchito, pochi anni più tardi, con l’emanazione della legge 30 luglio 2002, n. 189 (c.d. “legge Bossi-Fini”) «Modifica alla normativa in materia di immigrazione e di asilo»<sup>206</sup>.

---

ro o nell’ambito delle attività punite a norma del presente articolo, favorisce la permanenza di questi nel territorio dello Stato in violazione delle norme della presente legge, è punito con la reclusione fino a quattro anni e con la multa fino a lire trenta milioni» (c. 5). Si identifica, poi, una diretta responsabilità del vettore aereo, marittimo o terrestre, il quale è tenuto ad accertarsi che lo straniero trasportato sia in possesso dei documenti richiesti per l’ingresso nel territorio dello Stato, nonché a riferire all’organo di polizia di frontiera dell’eventuale presenza a bordo dei rispettivi mezzi di trasporto di stranieri in posizione irregolare, pena il pagamento di ingenti sanzioni amministrative pecuniarie e, nei casi più gravi, la revoca della licenza o concessione inerente l’attività professionale svolta con il mezzo di trasporto (c. 6).

<sup>205</sup> Si tratta di centri di detenzione amministrativa, strutture che ospitano gli stranieri destinati all’espulsione, in attesa dell’esecuzione del provvedimento, per un periodo di tempo che, prima della Legge europea 2013-*bis* (l. 30 ottobre 2014, n. 163), poteva durare fino a 18 mesi, e che oggi è stato ridotto a un massimo di 3 mesi. Diversi sono i Centri di Primo soccorso e Accoglienza (C.P.S.A.), che, tuttavia, sono stati convertiti in centri di detenzione [l’unica disposizione normativa a essi dedicata è l’art. 23 del Regolamento di attuazione del T.U. Immigrazione (d.P.R. 31 agosto 1999, n. 394)].

<sup>206</sup> Per una lettura complessiva del provvedimento v. A. CERASE, *Riforma la disciplina dell’immigrazione: le novità della “Legge Bossi-Fini”*. *Commento a l. 30 luglio 2002, n. 189*, in *Dir. pen. proc.*, 2002, 11, p. 1343 ss.; M. D’APRILE, *La legge Bossi-Fini sull’immigrazione: premesse generali*, in *Giur. merito*, 2004, 7-8, p. 13 ss.

La novella legislativa, espressione di un diverso orientamento politico improntato alla c.d. “tolleranza zero”, interviene sul Testo Unico (d.lgs. n. 286/1998) comportando un forte aumento delle misure di prevenzione e repressione dell’immigrazione illegale e del soggiorno irregolare. Con il provvedimento, da un lato, vengono riformate le procedure di ingresso dei soggetti extracomunitari (che, tuttavia, risultano spesso impraticabili) e, dall’altro, vengono inasprite le pene per i trafficanti e potenziati i poteri di polizia marittima, mentre è confermata la misura dei respingimenti e delle espulsioni con accompagnamento alla frontiera (anche in base ad accordi bilaterali fra l’Italia e altri Paesi).

Se è pur vero che l’immigrazione irregolare in quanto tale continua a non costituire reato, l’inottemperanza al provvedimento di espulsione emesso dal Questore si traduce in una permanenza illegale sanzionabile *ex art. 14 c. 5 ter T.U.*, anche se, nella prassi, l’immissione nel circuito carcerario di schiere di immigrati “inosservanti” è stata osteggiata dalla giurisprudenza, la quale ha dilatato l’interpretazione del “giustificato motivo” idoneo a rendere non punibile l’indebita permanenza<sup>207</sup>.

L’irrigidimento del sistema delle garanzie e dei diritti riconosciuti allo straniero è stato censurato dall’Unione europea che ha evidenziato il mancato recepimento di importanti direttive comunitarie in materia, mentre l’irragionevolezza degli inasprimenti sanzionatori è stata eccepita davanti alla Corte costituzionale, la quale, seppur all’interno di sentenze interpretative di rigetto, ha richiamato il legislatore a una maggiore cautela nell’utilizzo dello strumento penale, invitandolo a eliminare squilibri e disarmonie<sup>208</sup>.

---

<sup>207</sup> Critico P. PISA, *Immigrazione e norme penali*, in *Dir. pen. proc.*, 2007, p. 845. L’Autore sottolinea come gli accompagnamenti alla frontiera siano spesso inattuabili e che la difficoltà di seguire un percorso di ingresso eccessivamente tortuoso fornisca l’alibi all’immigrazione clandestina. Vi è, dunque, la necessità di rendere più accessibile l’*iter* di ingresso legale, affinché l’eventuale, necessaria, applicazione anche di sanzioni penali possa dirsi almeno legittimata «quale violazione dei diritti di chi percorre la via della migrazione regolare [...]».

<sup>208</sup> Cfr. Corte cost., 2 febbraio 2007, n. 22, in *Giur. cost.*, 2007, 1, p. 151, con nota di D. BRUNELLI, *La Corte costituzionale «vorrebbe ma non può» sulla entità delle pene: qualche apertura verso un controllo più incisivo della discrezionalità legislativa?*

La Consulta, con altre due importanti sentenze, ha evidenziato che lo straniero gode della libertà personale e del diritto di difesa. Nel dettaglio, la pronuncia Corte cost., 15

Nonostante ciò, negli anni successivi, sono state adottate una serie di misure urgenti in materia di sicurezza pubblica che hanno confermato, aggravandolo, tale impianto sanzionatorio.

Con la legge 24 luglio 2008, n. 125 (legge di conversione del decreto legge 23 maggio 2008, n. 92, recante misure urgenti in materia di sicurezza pubblica e facente parte del c.d. “primo pacchetto sicurezza”) viene sanzionata la fornitura di alloggi e contratti abitativi *contra legem* e pene severe sono stabilite per chi offre lavoro agli irregolari, ma anche in capo a chi dichiara false generalità, oppure altera parti del proprio corpo per non farsi identificare.

Il provvedimento, nondimeno, è noto soprattutto per l'introduzione della c.d. “circostanza aggravante di clandestinità”. La disposizione in esame (art. 61, n. 11 *bis*, c.p.) prevede che il reato perpetrato da uno straniero *illegalmente presente sul territorio nazionale* debba essere punito con una pena aumentata fino a un terzo rispetto allo stesso reato commesso da un cittadino italiano e da uno straniero regolare.

In tutta evidenza nell'aggravante manca un qualsiasi nesso funzionale o agevolatorio tra ciò che viene previsto e il reato base, ma l'omissione non costituirebbe una “svista”, essendovi la precisa volontà del legi-

---

luglio 2004, n. 222 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 13, comma 5 *bis*, del d.lgs. n. 286/1998 nella parte in cui non prevede che il giudizio di convalida debba svolgersi in contraddittorio, prima dell'esecuzione del provvedimento di accompagnamento alla frontiera, con le garanzie della difesa. La sentenza Corte cost., 15 luglio 2004, n. 223, invece, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 14, comma 5 *quinquies*, del succitato Testo Unico nella parte in cui stabilisce che è obbligatorio l'arresto per il reato previsto dal comma 5 *ter* del medesimo art. 14 (vale a dire l'essersi trattenuto sul territorio italiano oltre i cinque giorni previsti nell'ordine di espulsione del questore). In accoglimento di tali sentenze con decreto legge n. 241/2004 recante «Disposizioni urgenti in materia di immigrazione» (convertito nella legge n. 271/2004) viene modificata la disciplina delle espulsioni degli stranieri irregolarmente soggiornanti in maniera da assicurare un maggiore godimento delle garanzie previste dall'art. 13 della Costituzione anche per gli stranieri accompagnati alla frontiera. La competenza in materia di convalida dei periodi di trattenimento viene attribuita al Giudice di pace prevedendosi, contestualmente, misure per assicurare la massima celerità dei provvedimenti di convalida e di esecuzione delle espulsioni (permangono, tuttavia, forti perplessità in dottrina: v. S. CORBETTA, *Le modifiche alla “Bossi-Fini” tra esigenze di politica criminale e dubbi di legittimità costituzionale*, in *Il Corriere del merito*, 2005, I, p. 57-59).

slatore di fondare una responsabilità di posizione, di *status*, basando il trattamento peggiore unicamente sulla condizione sociale e personale del soggetto, quale immigrato clandestino. L'aggravante, dunque, non presenta una corretta configurazione tecnica, non rientra nella logica del maggior danno o pericolo per il bene giuridico tutelato e non si giustifica con la finalità di contrastare l'immigrazione illegale<sup>209</sup>.

Il profilarsi di un *vulnus* costituzionale rispetto al principio di uguaglianza e materialità è stato definitivamente accertato dalla Consulta, la quale, nel dichiarare l'illegittimità della previsione, ha affermato esplicitamente che in base alla novellata disciplina

la qualità di immigrato diventa uno *stigma* che funge da premessa ad un trattamento penalistico differenziato del soggetto, i cui comportamenti appaiono, in generale e senza riserve e distinzioni, caratterizzati da un accentuato antagonismo verso la legalità [...]. Ciò determina un contrasto tra la disciplina censurata e l'art. 25, c. 2, Cost. che pone il fatto alla base della responsabilità penale e prescrive, pertanto, in modo rigoroso, che un soggetto debba essere sanzionato per le condotte tenute e non per le sue qualità personali<sup>210</sup>.

---

<sup>209</sup> Rilievi critici sono espressi in questi termini da A. MANNA, *Il diritto penale dell'immigrazione clandestina, tra simbolismo penale e colpa d'autore*, in *Cass. pen.*, 2011, 2, p. 447; E.M. AMBROSETTI, *L'eterno ritorno del tipo d'autore nella recente legislazione e giurisprudenza penale*, in *Ind. pen.*, 2016, 2, p. 398. Tra i molteplici contributi in argomento si ricorda G.L. GATTA, *Aggravante della clandestinità: uguaglianza calpestata*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2009, p. 713 ss.; P. PISA, *La repressione dell'immigrazione irregolare: un'espansione incontrollata della normativa penale?*, in *Dir. pen. proc. Speciale immigrazione*, 1, 2009, p. 5 ss.; A. PECCIOLLI, *La clandestinità come circostanza aggravante*, in *Dir. pen. proc. Speciale immigrazione*, 1, 2009, p. 42 ss. Per un'analisi su significato e struttura della norma si rinvia, da ultimo, a L. RISICATO, *Diritto alla sicurezza e sicurezza dei diritti: un ossimoro invincibile?*, cit., p. 25 ss.

<sup>210</sup> Corte cost., 8 luglio 2010, n. 249, in *Dir. pen. proc.*, 2010, p. 1172 ss.; in *Giur. cost.*, 2010, p. 2996 con nota di F. VIGANÒ, *Nuove prospettive per il controllo di costituzionalità in materia penale?* e in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2010, p. 1373 con nota di L. MASERA, *Corte costituzionale ed immigrazione: le ragioni di una scelta compromissoria*. In merito alle conseguenze processuali di tale declaratoria v. S. ZIRULIA, *Quale sorte per le sentenze che hanno applicato l'aggravante di clandestinità?*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 9 dicembre 2010.

Modifiche ancora più consistenti in materia di immigrazione intervengono per effetto del “secondo pacchetto sicurezza”, al cui interno figura la legge 15 luglio 2009, n. 94 (recante «Disposizioni in materia di pubblica sicurezza») istitutiva dell’inedito “reato di clandestinità”, tuttora vigente non essendo stato depenalizzato, né dichiarato incostituzionale<sup>211</sup>.

L’art. 10 *bis* prevede quanto segue:

salvo che il fatto costituisca più grave reato, lo straniero che fa ingresso ovvero si trattiene nel territorio dello Stato, in violazione delle disposizioni del T.U. Immigrazione nonché di quelle di cui all’articolo 1 della legge 28 maggio 2007, n. 68 (che riguarda i soggiorni per breve durata per visite, affari, turismo e studio), è punito con l’ammenda da 5.000 a 10.000 euro.

L’introduzione della fattispecie di immigrazione clandestina, espressione di “irrazionalità tecnica”<sup>212</sup>, è stata pesantemente criticata per la sostanziale ineffettività della pena, trattandosi di una contravvenzione non oblabile e non convertibile in alcun caso in pena detentiva, ma anche per aver tipizzato un “reato di mera disobbedienza”, modello criminale prossimo all’idea di una “colpevolezza d’autore”, ammettendo,

---

<sup>211</sup> L’unica modifica concerne il declassamento da delitto (così era inteso nell’originaria formulazione) a contravvenzione. Critiche avverso la mancata, definitiva, trasformazione del reato in illecito amministrativo sono espresse da A. SESSA, *Controllo dei flussi migratori e sistema penale: la politica criminale delle “non scelte” alla prova della tenuta democratica del sistema*, in *Dir. pen. proc.*, 4, 2017, p. 522 ss.; ID., *Ostinata criminalizzazione della clandestinità e tenuta democratica del sistema: fondamento e limiti alle opzioni della politica criminale simbolica*, in AA.VV., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista*, p. 19 ss.; C. RUGGIERO, *La depenalizzazione del reato di immigrazione clandestina: un’occasione mancata per il sistema penale italiano*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 2, 2017, p. 135 ss.; A. MANNA, *Alcuni recenti esempi di legislazione penale compulsiva e di ricorrenti tentazioni circa l’utilizzazione di un diritto penale simbolico*, in AA.VV., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista*, p. 7.

<sup>212</sup> Così D. PULITANÒ, *Intervento*, in AA.VV., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista*, in *Dir pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 21 dicembre 2016, p. 3.

peraltro, una presunzione assoluta di pericolosità sociale dell'immigrato irregolare<sup>213</sup>.

Specifiche censure di legittimità costituzionale sono state sollevate con riguardo ai principi di materialità e offensività, ma la Consulta – rigettandole – ha affermato che il bene giuridico protetto è identificabile nell'interesse dello Stato al controllo e alla gestione dei flussi migratori secondo un determinato assetto normativo e che la volontà di assumere tale interesse a oggetto di tutela penale non può né considerarsi irrazionale né arbitraria. Inoltre, la Corte ha osservato che oggetto dell'incriminazione non sarebbe un modo d'essere della persona, ma la specifica condotta (di ingresso e permanenza illegale) trasgressiva delle norme vigenti in materia, idonea di per sé a ledere concretamente il bene giuridico menzionato<sup>214</sup>.

Secondo alcuni osservatori, invero, la previsione del reato di clandestinità era funzionale alla elusione della c.d. “Direttiva rimpatri” del 16 dicembre 2008 (2008/115/CE), recante norme e procedure comuni da applicare negli Stati membri riguardo al rimpatrio di cittadini di Paesi terzi in posizione irregolare. La Direttiva era volta ad assicurare l'effettività dei meccanismi di rimpatrio dei soggetti irregolarmente presenti sul territorio (esprimendo una chiara preferenza per il “rimpatrio volontario”), ma al contempo mirava a tutelare i diritti fondamentali dello straniero, compresa la sua libertà personale.

In particolare, essa non permetteva agli Stati membri di applicare norme più severe nell'ambito già disciplinato.

---

<sup>213</sup> Tra i più significativi contributi in dottrina si rinvia a G.L. GATTA, *Il “reato di clandestinità” e la riformata disciplina penale dell'immigrazione*, in *Dir. pen. proc.*, 11, 2009, p. 1323; L. MASERA, *‘Terra bruciata’ attorno al clandestino: tra misure penali simboliche e negazione reale dei diritti*, in O. MAZZA, F. VIGANÒ, *Il “pacchetto sicurezza” 2009*, Torino, 2009, p. 31 ss.; L. RISICATO, *Diritto alla sicurezza e sicurezza dei diritti: un ossimoro invincibile?*, cit., p. 32 ss.; A. MANNA, *Il diritto penale dell'immigrazione clandestina, tra simbolismo penale e colpa d'autore*, cit., p. 450; ID., *Alcuni recenti esempi di legislazione penale compulsiva e di ricorrenti tentazioni circa l'utilizzazione di un diritto penale simbolico*, in AA.VV., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista*, cit., p. 7.

<sup>214</sup> Corte cost., 8 luglio 2010, n. 250, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2010, 3, p. 1349. Per un commento critico v. A. MANNA, *Il diritto penale dell'immigrazione clandestina, tra simbolismo penale e colpa d'autore*, cit., p. 453 ss.



Invero, i problemi si sono posti in merito all'interpretazione dell'art. 2, lett. b), a mente del quale gli Stati membri possono decidere di non applicare la Direttiva ai cittadini di Paesi terzi «sottoposti a rimpatrio come sanzione penale, in conformità della legislazione nazionale».

Ed è proprio su questa possibile deroga che puntava il nuovo reato di clandestinità<sup>215</sup>.

---

<sup>215</sup> Il legislatore italiano ha tardato nel recepire e attuare la Direttiva Rimpatri entro il termine del 24 dicembre 2010 e tale inerzia ha generato uno dei contrasti dottrinali e giurisprudenziali più accesi degli ultimi anni in ordine alla sorte dei reati configurabili durante la procedura di espulsione, in particolar modo sul delitto di cui all'art. 14 c. 5 *ter* (*Inottemperanza dello straniero all'ordine di allontanamento*) che nella sua versione originale comminava la pena della reclusione. Una volta scaduto il termine per dare attuazione alla Direttiva rimpatri, un orientamento prevalente le ha riconosciuto efficacia *self executing* con la conseguenza di applicare direttamente le norme europee ritenute avere efficacia diretta. Per l'orientamento opposto, invece, la Direttiva non avrebbe potuto incidere sulle norme incriminatrici del T.U. Immigrazione. È stata la sentenza della Corte di giustizia del 28 aprile 2011, *El Dridi*, a sciogliere alcuni nodi interpretativi derivanti dal mancato recepimento della Direttiva. In particolare, nella pronuncia si sostiene che la previsione della pena detentiva per l'inosservanza dell'ordine di rimpatrio rischia di compromettere la realizzazione degli obiettivi perseguiti dalla Direttiva. Le indicazioni rivolte al legislatore nazionale sono, in estrema sintesi, le seguenti: se lo straniero espulso non osserva l'ordine di allontanamento è necessario adoperarsi per dare esecuzione a quell'ordine, e non già infliggere una pena detentiva che, comportando per sua natura la permanenza dello straniero nel territorio nazionale, giocoforza ritarda l'esecuzione della procedura di rimpatrio. Lo Stato membro deve ricorrere in ultima istanza, nel rispetto del principio di proporzionalità e dei diritti fondamentali, alle misure coercitive di cui all'art. 8, n. 4 della Direttiva e, in particolare, all'accompagnamento coattivo alla frontiera e solo se anche tali misure non avranno consentito di raggiungere il risultato perseguito allora lo stato sarà libero di adottare misure penali atte a dissuadere gli stranieri irregolari dal soggiornare illegalmente nel territorio dello Stato. Con la sentenza *El Dridi* la Corte di giustizia afferma un principio fondamentale che ha costretto il legislatore nazionale a riformare (con il d.l. 23 giugno 2011, n. 89 convertito nella legge 2 agosto 2011, n. 129 di recepimento della Direttiva 2008/115/CE) l'art. 14, co. 5 *ter* prevedendo per esso la pena della multa in luogo della reclusione (per un approfondimento v. P. PISA, *Repressione dell'immigrazione irregolare e direttiva europea sui rimpatri*, in *Dir. pen. proc.*, 2001, 4, p. 393 ss.; G.L. GATTA, *Il reato di clandestinità (art. 10 bis T.U. Imm.) e la 'Direttiva rimpatri'*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 8 febbraio 2012; F. VIGANÒ, L. MASERA, *Illegittimità comunitaria della vigente disciplina delle espulsioni e possibili rimedi giurisdizionali*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2010, pp. 560-596; ID., *Inottemperanza dello straniero all'or-*

La legge n. 94/2009 interviene significativamente anche in tema di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e, all'esito della novella, l'art. 12 c. 1 incrimina, da un lato, la promozione, la direzione, l'organizzazione, il finanziamento o l'effettuazione dell'attività di trasporto degli stranieri all'interno del territorio italiano e, dall'altro, il compimento di atti diretti a procurare l'ingresso illegale in Italia (ovvero in altro Stato del quale la persona non è cittadina o non ha titolo di residenza permanente)<sup>216</sup>.

Il medesimo articolo prevede, al comma secondo, una peculiare "scriminante umanitaria" che conferma la liceità delle attività di salvataggio e assistenza prestate nei confronti degli stranieri in condizione di bisogno, pur circoscrivendone l'efficacia sotto il profilo territoriale<sup>217</sup>.

Il comma 3 identifica, invece, una serie di circostanze aggravanti a effetto speciale: è previsto un consistente aumento di pena se il fatto riguarda l'ingresso o la permanenza illegale nel territorio dello Stato di cinque o più persone; se la persona trasportata è stata esposta a pericolo per la sua vita o per la sua incolumità per procurarne l'ingresso o la permanenza illegale; se la persona trasportata è stata sottoposta a trattamento inumano o degradante per procurarne l'ingresso o la permanenza illegale; se il fatto è commesso da tre o più persone in concorso tra loro o utilizzando servizi internazionali di trasporto ovvero documenti contraffatti o alterati o comunque illegalmente ottenuti; e, infine, se gli autori del fatto hanno la disponibilità di armi o materie esplodenti<sup>218</sup>. Ulteriore incremento sanzionatorio è previsto dal comma 3 *bis*, se

---

*dine di allontanamento e "direttiva rimpatri" UE: scenari prossimi venturi per il giudice penale italiano*, in *Cass. pen.*, 2010, pp. 1710-1720).

<sup>216</sup> Si può notare come, nell'ottica di una considerevole anticipazione della soglia di punibilità, ai fini della configurabilità del reato, sia sufficiente la ricorrenza di atti diretti a procurare l'ingresso senza che rilevi il conseguimento di tale finalità.

<sup>217</sup> Testualmente: «Fermo restando quanto previsto dall'art. 54 c.p., non costituiscono reato le attività di soccorso e assistenza umanitaria prestate in Italia nei confronti degli stranieri in condizioni di bisogno comunque presenti nel territorio dello Stato».

<sup>218</sup> In merito alla natura delle fattispecie disciplinate dall'art. 12 c. 3 si è posta la questione interpretativa se esse rappresentino circostanze aggravanti, a effetto speciale, del delitto di pericolo di cui al c. 1, ovvero integrino figure autonome di reato e le Sezioni Unite della Corte di Cassazione hanno recentemente sposato la prima ricostruzio-

nei fatti di favoreggiamento ricorrono due o più delle ipotesi testé menzionate, e nel comma 3 *ter*, vale a dire se le condotte di favoreggiamento sono commesse al fine di reclutare persone da destinare alla prostituzione o comunque allo sfruttamento sessuale o lavorativo, ovvero riguardano l'ingresso di minori da impiegare in attività illecite allo scopo di favorirne lo sfruttamento, oppure siano integrate al fine di trarre profitto anche indiretto.

Da una lettura complessiva della disciplina si evince come il legislatore non attribuisca alcun rilievo, per la configurazione della fattispecie base, al fine preso di mira dal trafficante, che rileverà unicamente per la contestazione della circostanza aggravante prevista dal c. 3 *ter*. Ciò, da un lato, distingue in modo netto il reato di favoreggiamento dell'ingresso clandestino da quello di favoreggiamento della permanenza illegale nel territorio dello Stato e dalle condotte consistenti nel dare alloggio o cedere un immobile a stranieri privi di permesso di soggiorno (rispettivamente disciplinati nel c. 5 e 5 *bis* dell'art. 12 e per i quali è richiesto il dolo specifico del conseguimento di un ingiusto profitto)<sup>219</sup>, ma soprattutto marca un notevole distinguo rispetto all'opzione incriminatrice operata a livello internazionale, essendo la finalità di lucro un elemento costitutivo, e non una circostanza aggravante, della fattispecie di *smuggling* prevista dalla Convenzione di Palermo.

Un ulteriore provvedimento recante importanti modifiche al T.U. Immigrazione è il decreto legge 17 febbraio 2017, n. 13 c.d. decreto "Orlando-Minniti" (convertito in legge 13 aprile 2017, n. 46) contenente «Disposizioni urgenti per l'accelerazione dei procedimenti in materia di protezione internazionale, nonché per il contrasto dell'immigrazione illegale». Esso prevede l'istituzione di sezioni specializzate in materia di immigrazione all'interno dei Tribunali che hanno sede nel capoluogo

---

ne dogmatica (Cass. pen., Sez. Un., 21 giugno 2018, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 9 ottobre 2018).

<sup>219</sup> Da notare che non sussiste il dolo specifico richiesto dalla fattispecie p. e p. dall'art. 12 c. 5 *bis* se le condizioni di affitto non possono considerarsi eccessivamente onerose, in particolare allorché la somma versata dagli stranieri irregolari risulta congrua e comunque non esorbitante in relazione alla situazione abitativa e al costo della vita nel luogo in cui il fatto è stato commesso (Trib. Milano, sez. IV pen., 19.5.2011, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 25 luglio 2011).

del distretto di Corte d'Appello, interviene in materia processuale per garantire coloro che richiedono protezione internazionale, contempla una nuova disciplina dell'identificazione degli stranieri e un miglioramento dei sistemi informativi e, infine, istituisce i già menzionati Centri di Permanenza per i Rimpatri.

Di segno opposto il decreto legge 4 ottobre 2018, n. 113 (c.d. "decreto sicurezza"), coordinato con la legge di conversione 1 dicembre 2018, n. 132<sup>220</sup> che restringe notevolmente la possibilità di concessione dei permessi di soggiorno per motivi umanitari, limitando fortemente l'accesso regolare degli stranieri in Italia. Viene ampliato, altresì, il numero di reati che comportano la revoca o il diniego della protezione internazionale in caso di condanna definitiva o nell'ipotesi di pericolosità sociale e il decreto si segnala, infine, per l'introduzione di misure urgenti atte ad assicurare l'effettività dei provvedimenti di rimpatrio per i cittadini stranieri che non possiedono titolo per soggiornare nel nostro Paese, con un prolungamento da 90 a 180 giorni della durata massima del trattenimento dello straniero nei Centri di Permanenza per il Rimpatrio.

Da segnalare, tuttavia, la pronuncia della Suprema Corte di Cassazione che, da un lato, ha statuito che la normativa introdotta non trova applicazione in relazione alle domande di protezione internazionale proposte prima dell'entrata in vigore della nuova legge e, dall'altro, ha riaffermato la validità, ai fini dell'accertamento del diritto a protezione umanitaria, del criterio della valutazione comparativa effettiva tra il grado di integrazione socio-lavorativo in Italia e la situazione oggettiva e soggettiva del richiedente protezione nel Paese d'origine, finalizzato

---

<sup>220</sup> Recante «Disposizioni urgenti in materia di protezione internazionale e immigrazione, sicurezza pubblica, nonché misure per la funzionalità del Ministero dell'interno e l'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata» (per un commento si rinvia a L. RISICATO, *Il confine e il confino: uno sguardo d'insieme alle disposizioni penali del "decreto sicurezza"*, in *Dir. pen. proc.*, 1, 2019 p. 15 ss.; S. MANACORDA, *Il contrasto penalistico della tratta e del traffico di migranti nella stagione della chiusura delle frontiere*, in *Dir. pen. proc.*, 11, 2018, p. 1389 ss.).

alla verifica della condizione di privazione o compressione della titolarità dell'esercizio di diritti umani<sup>221</sup>.

### 5.8. *L'attuale quadro normativo e il "decreto sicurezza-bis"*

Come ha dimostrato la rassegna legislativa esposta, nel nostro Paese, l'opzione fondamentale in tema di immigrazione è quella di regolare il fenomeno in senso protezionistico o proibizionistico, limitandone i flussi. Come è stato osservato da parte della dottrina, la repressione penale dell'immigrazione irregolare «gira ormai a vuoto, inserendosi in modo del tutto inefficace, simbolico e stigmatizzante – e, dunque, costituzionalmente illegittimo – in un sistema sanzionatorio amministrativo che, a sua volta, si avvita su sé stesso»<sup>222</sup>.

Ulteriore conferma di questo assunto si rinviene nel decreto legge 14 giugno 2019, n. 53, recante «Disposizioni urgenti in materia di ordine e sicurezza pubblica», noto come "decreto sicurezza bis" e convertito con modifiche nella legge 8 agosto 2019, n. 77.

In materia di immigrazione, tra le principali novità, si segnala l'art. 1 che modifica l'art. 11 del T.U. Immigrazione (disposizione quest'ultima recante misure sui controlli alle frontiere) introducendo il seguente nuovo comma 1 *ter*. La norma attribuisce al Ministro dell'Interno, nella sua qualità di Autorità nazionale di pubblica sicurezza (nell'esercizio delle funzioni di coordinamento dei controlli sulla frontiera marittima e terrestre italiana, nonché nel rispetto degli obblighi internazionali dell'Italia), il potere di limitare o vietare l'ingresso, il transito o la sosta di navi nel mare territoriale, con l'eccezione del naviglio militare e delle navi in servizio governativo non commerciale, per motivi di ordine e di sicurezza pubblica. Il limite o divieto si estende anche ai casi in cui il Ministro, in ottica di prevenzione, ritenga necessario impedire il cosiddetto "passaggio pregiudizievole" o "non inoffensivo" di una specifica nave, se la stessa è impegnata in una delle attività elencate dalla Convenzione di Montego Bay, ossia il carico o lo scarico di mate-

---

<sup>221</sup> Cass. Civ., SS.UU., 13 novembre 2019, n. 29459, in *Giustizia Civile Massimario*, 2020.

<sup>222</sup> Così si esprime A. CAVALIERE, *Diritto penale e politica dell'immigrazione*, in *Critica del diritto*, 2013, 1, p. 17 ss.

riali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti<sup>223</sup>.

La formulazione del nuovo comma 1 *ter* richiama testualmente, almeno in parte, i contenuti delle direttive recentemente emanate dallo stesso Ministro dell'Interno nell'ambito della c.d. politica dei "porti chiusi". Si tratta dei discussi provvedimenti che, proprio invocando l'esigenza di ordinata gestione dei flussi migratori, nonché quella correlata di impedire passaggi di navi pregiudizievoli, avevano istruito le autorità incaricate della sorveglianza delle frontiere marittime nel senso di negare l'ingresso a chiunque avesse svolto

un'attività di soccorso [...] con modalità improprie, in violazione della normativa internazionale sul diritto del mare e, quindi, pregiudizievole per il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero in quanto finalizzata all'ingresso di persone in violazione delle leggi di immigrazione<sup>224</sup>.

A questa prima direttiva di portata generale ne erano seguite altre aventi a oggetto l'operato di singole O.N.G., ritenute responsabili di condotte descritte in termini di «possibile strumentalizzazione degli obblighi internazionali in materia di *search and rescue*»<sup>225</sup>; o ancora di

cooperazione "mediata" che, di fatto, incentiva gli attraversamenti via mare di cittadini stranieri non in regola con il permesso di soggiorno e

---

<sup>223</sup> Il testo prevede che i provvedimenti limitativi o impeditivi siano adottati di concerto con il Ministro della Difesa e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le rispettive competenze, e che ne sia data informazione al Presidente del Consiglio dei Ministri. Inoltre, attraverso una specifica modifica al Testo Unico delle leggi sull'immigrazione, si prevede, in caso di inosservanza, da parte del comandante della nave, dei divieti e delle limitazioni imposti, il pagamento di una sanzione amministrativa variabile da euro 10.000 a euro 50.000, fatta salva l'applicabilità di eventuali sanzioni penali. In caso di reiterazione della violazione, commessa con l'utilizzo della medesima nave, si applica, altresì, la sanzione accessoria della confisca amministrativa con sequestro cautelare immediato. Per una illustrazione dei contenuti e dei presupposti individuati dal Governo a sostegno dell'intervento riformatore si rinvia al contributo di S. ZIRULIA, *Decreto Sicurezza-bis: novità e profili critici*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 18 giugno 2019.

<sup>224</sup> Direttiva del 18 marzo 2019.

<sup>225</sup> Direttiva 4 aprile 2019; Direttiva 15 maggio 2019.

ne favorisce obiettivamente l'ingresso irregolare sul territorio nazionale<sup>226</sup>.

Orbene, i provvedimenti menzionati palesano evidenti profili di illegittimità ponendosi in contrasto con il rispetto degli obblighi di soccorso, più volte menzionati, di matrice internazionale e gli stessi decreti sicurezza sono stati oggetto di alcuni rilievi da parte del Presidente della Repubblica; rilievi cui, al momento, non è, però, stato dato seguito, mentre la magistratura continua ad applicare le leggi con l'autonomia che le è propria, facendo prevalere le norme di rango superiore.

L'urgenza di riportare l'Italia nell'alveo del rispetto della normativa internazionale e del diritto umanitario e, dunque, la necessità di una modifica, se non di un radicale superamento, delle politiche adottate finora in tema di immigrazione si coglie anche nelle parole del Capo dello Stato, il quale ha sottolineato in più occasioni che l'Italia vera è una sola: quella del civismo, della solidarietà, del dovere, dell'altruismo.

### *5.9. Quali approdi e quali prospettive?*

L'esito della disamina, normativa e giurisprudenziale, conferma che l'esigenza di tutela avverso la commissione di fenomeni criminosi connessi alla navigazione ha assunto un peso preponderante e la necessità di perseguire e sanzionare penalmente sembra ormai indiscussa e prevalente. L'incisivo contrasto a gravi illeciti di stampo transnazionale può dirsi legittimo nella misura in cui tende, per esempio, a riaffermare il principio della libertà dell'alto mare e della connessa sicura navigazione e, in linea di massima, il legislatore nazionale, in questi casi, dovrebbe abdicare con favore alle proprie rivendicazioni, recependo puntualmente la normativa internazionale e operando concretamente nell'attuare le comuni politiche repressive.

Ciò, invero, fatica a realizzarsi (come comprova l'esperienza concernente la pirateria) stante la scarsa cogenza delle prescrizioni internazionali e la ritrosia dei singoli Stati e anche laddove vi sia un indirizzo politico forte e condiviso (come nel caso della lotta alla tratta di perso-

---

<sup>226</sup> Direttiva 15 aprile 2019.

ne) gli strumenti apprestati paiono ancora insufficienti e l'approccio non adeguatamente "integrato". Tuttavia, l'auspicata "comunione d'intenti" ancor più clamorosamente non si rinviene in relazione ad altri gravi reati della navigazione (quali il traffico di migranti) che superano i confini nazionali, ma la cui repressione viene, di fatto, demandata interamente al legislatore nazionale senza che vi sia una valida cornice normativa internazionale di riferimento. Nell'incriminare le ipotesi di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina è emerso, peraltro, che l'azione di contrasto, non di rado, confligge con valori dichiaratamente superiori, quali il fondamentale principio della salvaguardia della vita in mare.

La normativa italiana è in questo senso paradigmatica e l'analisi compiuta ha dimostrato che, unitamente alla consistente estensione della giurisdizione penale, si è attuato un significativo incremento della tipizzazione criminale che ha comportato criticità non solo rispetto alle deboli sollecitazioni formulate a livello internazionale, ma anche, e soprattutto, in relazione al radicato assetto della materia penale.

È indubbio che il diritto punitivo abbia assunto un ruolo centrale in un quadro politico di sostanziale ostilità nei confronti del fenomeno migratorio<sup>227</sup> e la minaccia repressiva è stata strumentalizzata quale risposta esemplare ed emotiva, allontanandosi dai principi di offensività, colpevolezza e ragionevolezza, fino a legittimare l'ennesima manifestazione di un "diritto penale del nemico" in grado di sublimare paura e insicurezza sociale<sup>228</sup>.

Particolarmente problematici risultano l'individuazione del bene giuridico, l'anticipazione della tutela a condotte inoffensive e l'intervento punitivo sorretto da istanze simboliche, di mera esclusione, opposte al finalismo rieducativo.

---

<sup>227</sup> L'intreccio tra logica criminale ed efficientismo amministrativo viene ben delineato da A. SPENA, *La crimmigration e l'espulsione dello straniero di massa*, in *Materiali per una storia della cultura giuridica*, 2/2017, p. 495 ss. In argomento v., da ultimo, G.L. GATTA, *La pena nell'era della "Crimmigration": tra Europa e Stati Uniti*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2018, p. 675.

<sup>228</sup> Sul rapporto tra simbolismo e diritto penale del nemico cfr., per tutti, S. BONINI, *La funzione simbolica nel diritto penale del bene giuridico*, Napoli, 2018, p. 166.



In fase esecutiva il ricorso alle detenzioni amministrative, ai respingimenti, alle espulsioni e alle sanzioni penali si è rivelato fallimentare, comportando costi sociali ed economici altissimi e un aumento della stessa immigrazione irregolare in un circolo vizioso senza fine.

In prospettiva di riforma si avverte, dunque, l'esigenza di riaffermare con forza, in questo settore, l'idea di un diritto penale, quale *extrema ratio*, inserito all'interno di una più ampia strategia politica (anche di matrice sovranazionale) tendente, da un lato, a eliminare i fattori di disagio economico, culturale e istituzionale che generano fenomeni di criminalità e, dall'altro, a incrementare l'integrazione dei migranti nel tessuto sociale<sup>229</sup>.

L'impressione è che, giunti a questo punto, in ambito nazionale ed europeo, si debba cominciare a identificare l'immigrazione come una "risorsa" prendendo atto della sua ineluttabilità. Andrebbero incentivati, pertanto, i circuiti di ingresso legale, l'accoglienza, la regolarizzazione dello straniero, unitamente a un'efficace politica di contrasto ed emersione del lavoro nero che coinvolge direttamente i migranti quali soggetti vulnerabili in balia di varie forme di sfruttamento e criminalità.

Se una risposta penale dev'esserci, occorre, semmai, diversificare i destinatari, punendo non soltanto i trafficanti stranieri, ma altresì gli "utilizzatori finali", coloro che attraverso i migranti si assicurano prestazioni illegali di lavoro e ingenti guadagni, specie nel settore agricolo, e intervenire per rendere virtuose e leali le pratiche produttive e commerciali. In quest'ottica, anche attraverso l'elaborazione di comuni strumenti di prevenzione, la decisiva influenza internazionale andrebbe implementata per uniformare le relative politiche nazionali.

In proposito, il governo italiano recentemente insediatosi mira all'adozione di provvedimenti concreti, ma il quadro giuridico non è ancora ben coordinato, adeguato ed efficace per contrastare un fenomeno

---

<sup>229</sup> Interessanti spunti di riflessione emergono dal lavoro di V. MAISTO, *Il diritto penale dell'immigrazione: Profili socio criminologici, esegetici, dommatici e di politica criminale*, Saarbrücken, 2013. Per una più generale critica all'espansione dell'intervento punitivo, cfr. per tutti A. CAVALIERE, *Il diritto penale minimo in Alessandro Baratta: per un'alternativa alla "cultura del penale"*, in *Arch. pen.*, 2018, 3, p. 633 ss.

diventato insostenibile e trasversale<sup>230</sup>. Manca tuttora, per esempio, una disciplina a sostegno delle filiere etiche di produzione, per eliminare le distorsioni che alimentano, alla base, lo sfruttamento<sup>231</sup>.

Ci vorrà tempo, ma è importante che almeno vi sia la consapevolezza di una possibile alternativa (condivisa) da percorrere, unitamente a una presa d'atto delle potenzialità legate all'immigrazione regolare, per uscire da una percezione negativa del fenomeno, alimentata da politiche di eccessivo rigore e chiusura che, oltre a esacerbare lo scontro diplomatico, si sono rivelate socialmente pericolose e inefficaci sul piano dei costi e dei risultati.

---

<sup>230</sup> La criminalizzazione del “caporalato” è intervenuta per effetto della legge 29 ottobre 2016, n. 199 «Disposizioni in materia di contrasto ai fenomeni del lavoro nero, dello sfruttamento del lavoro in agricoltura e di riallineamento retributivo nel settore agricolo» che ha riformulato l'art. 603 *bis* c.p. rubricato «Intermediazione illecita e sfruttamento del lavoro».

<sup>231</sup> La proposta di legge n. 1549 «Disposizioni in materia di limitazioni alla vendita sottocosto dei prodotti agricoli e agroalimentari e di divieto delle aste a doppio ribasso per l'acquisto dei medesimi prodotti. Delega al Governo per la disciplina e il sostegno delle filiere etiche di produzione» è stata approvata alla Camera nel giugno 2019, ma, allo stato, risulta ancora all'esame del Senato.



## BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Diritto della navigazione* (a cura di M. DEIANA), Milano, 2010.
- AA.VV., *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. Antonini), Milano, 2007.
- AIMI A., *La sentenza di patteggiamento relativa al naufragio della Costa Concordia: ancora sulla distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 18 settembre 2013.
- ALBEGGIANI F., *La cooperazione colposa*, in *Studium iuris*, 2000, 5, p. 515.
- ALBEGGIANI F., *Cooperazione colposa (dir. pen.)*, in S. Cassese, *Dizionario di diritto pubblico*, vol. II, Milano, 2006, p. 1486.
- AMBROSETTI E.M., *L'eterno ritorno del tipo d'autore nella recente legislazione e giurisprudenza penale*, in *Ind. pen.*, 2016, 2, p. 398.
- AMENDOLA V., *Lo sciopero nel contratto di arruolamento*, in *Foro it.*, 1957, II, p. 41.
- ANDRICH G.L., *Naufragio*, in *Dig. it.*, XV, Torino, 1909, p. 1305.
- ANGELONE C., *Le pene accessorie nel diritto penale della navigazione*, in *Riv. pen.*, 1988, I, p. 10.
- ANGELONE C., PIERFELICE V., *Il codice della navigazione e le sanzioni amministrative. Incidenza della depenalizzazione sul codice della navigazione*, in A. Cagnazzo, S. Toschei, C. Pozzi, *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino, 2012, p. 9.
- ANGELONI M.M., SENESE A., *Il diritto di inseguimento e la cattura della "Sea Wave"*, in *Dir. maritt.*, 2, 1998, p. 705.
- ANGIONI F., *Il concorso colposo e la riforma del diritto penale*, in *Arch. pen.*, 1983, 1, p. 67.
- ANGIONI F., *Condizioni di punibilità e principio di colpevolezza*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1989, p. 1440.
- ANTOLISEI F., *Manuale di diritto penale. Parte speciale*, vol. II, 16<sup>a</sup> ed., Milano, 2016.
- ANTONINI A., *Atto d'avaria comune e contribuzione alle avarie comuni dall'antico diritto di Rodii, al Libro del Consolato del Mare, all'età moderna*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità (Atti del convegno inter-*

- nazionale di studi storici di diritto marittimo medioevale. Napoli, 23-25 settembre 2004*), Roma, 2006, p. 245.
- ANTONINI A., *Disastro aviatorio e pericolo presunto o concreto*, in *Dir. trasporti*, 3, 2013, p. 920.
- ANTONINI A., *I delitti di disastro aviatorio e di disastro innominato negli incidenti aerei; l'aggravante della destinazione dell'aeromobile al trasporto di persone*, in *Dir. trasporti*, 1, 2013, p. 125.
- ANTONINI A., *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasporti*, 2014, p. 453.
- ANTONINI A., *Corso del diritto dei trasporti*, 3<sup>a</sup> ed., Milano, 2015.
- ANTONINI A., *Disastro aereo come reato di pericolo astratto*, in *Dir. trasporti*, 3, 2016, p. 825.
- ARDIZZONE S., *Naufragio, disastro aviatorio, disastro ferroviario*, in *Dig. disc. pen.*, VIII, Torino, 1994, p. 222.
- ARROYO I., *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima (con particolare al caso Prestige)*, in *Dir. maritt.*, 2003, p. 1193.
- ATKINSON K.M.T., *Rome and the Rodian Sea law*, IURA 25, 1974.
- AVINO S., DUCCI M., *L'adesione formale di Al Shabaab ad Al Qaeda e il ruolo della pirateria marittima*, in <http://www.osdife.org>.
- BACK IMPALLOMENI E., *Spazio cosmico e corpi celesti nell'ordinamento internazionale*, Padova, 1983.
- BACK IMPALLOMENI E., *Spazio aereo e spazio aereo extra atmosferico*, in *Enc. dir.*, XLIII, Milano, 1990, p. 258.
- BALLARINO T., BUSTI S., *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988.
- BARZELLONI P., *Immigrazione (reati in materia di)*, in *Dig. disc. pen.*, Agg. II, Torino, 2004, p. 372.
- BATTAGLINI B., BRUNO B., *Incolunità pubblica (delitti contro la)*, in *Noviss. dig. it.*, vol. VIII, Torino, 1968, p. 571.
- BATTARINO G., *I campi di raccolta libici: un'istituzione concentrazionaria (nota a Corte d'Assise di Milano, sentenza 10 ottobre - 1 dicembre 2017)*, in *Quest. giust.*, 2, 2018, p. 239.
- BELFIORE A., *L'interpretazione della legge. L'analogia*, in *Studium iuris*, 4, 2008, p. 421.
- BENINI S., *Art. 432 c.p.*, in G. LATTANZI, E. LUPO (a cura di), *Codice penale. Rassegna di giurisprudenza e di dottrina*, III, Milano, 2000, p. 303.
- BENINI S., *Art. 449*, in G. LATTANZI, E. LUPO (a cura di), *Codice penale. Rassegna di dottrina e giurisprudenza*, IV, Milano, 2005, p. 674.

BIBLIOGRAFIA

- BERLINGIERI F., *Requisiti di nazionalità, contrasti fra codice della navigazione e regolamento*, in *Dir. maritt.*, 1979, p. 157.
- BERLINGIERI G., *Sciopero a bordo?*, in *Dir. maritt.*, 1965, p. 555.
- BERNARDI S., *I (possibili) profili penalistici delle attività di ricerca e soccorso in mare*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 1, 2018, p. 136.
- BERNARDI S., *Una condanna della Corte d'assise di Milano svela gli orrori dei "centri di raccolta e transito" dei migranti in Libia*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 4, 2018, p. 207.
- BETTIOL R., *Note a margine della legge di modifica dei delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione*, in *Riv. trim. dir. pen. econ.*, 1991, p. 617.
- BEVILACQUA G., *Il problema della repressione del reato di pirateria e il necessario bilanciamento tra le esigenze di esercizio effettivo della giurisdizione e di garanzia dei diritti individuali*, in *Dir. maritt.*, III, 2012, p. 669.
- BONFANTE P., *Le leggi di Hammurabi re di Babilonia*, Milano, 1903.
- BONINI S., *Funzione «strumentale» e funzione «simbolica» del diritto penale, fra discorsività «critica» e discorsività «dialogica»*, in AA.VV., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista (Atti del dibattito promosso dall'Associazione Italiana Professori di Diritto Penale)*, in *Dir pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 21 dicembre 2016.
- BONINI S., *La funzione simbolica nel diritto penale del bene giuridico*, Napoli, 2018.
- BONO S., *Malta e Venezia tra corsari e schiavi. Sec. XVI-XVIII*, in *Mediterranea. Ricerche storiche*, 3, 2006, p. 213.
- BONO S., *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, 2019.
- BONORA V.R., *I caratteri della codificazione del diritto marittimo operata dalla Repubblica Veneta nel 1786*, in *Dir. maritt.*, 1979, p. 456.
- BORSARI R., *Diritto punitivo sovranazionale come sistema*, Padova, 2007.
- BRICOLA F., *Cospirazione politica mediante accordo o associazione*, in *Enc. dir.*, XI, Milano, 1962, p. 121.
- BRICOLA F., *Punibilità (Condizioni obiettive di)*, in *Noviss. dig. it.*, XIV, Torino, 1967, p. 607.
- BRICOLA F., *La riforma dei reati contro la pubblica amministrazione: cenni generali*, in F. COPPI (a cura di), *Reati contro la pubblica amministrazione*, Torino, 1993, p. 13.
- BRIGNARDELLO M., *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, in *Riv. dir. nav.*, I, 2012, p. 5.

- BRUNELLI D., *La Corte costituzionale «vorrebbe ma non può» sulla entità delle pene: qualche apertura verso un controllo più incisivo della discrezionalità legislativa? (nota a Corte Cost., 2 febbraio 2007, n. 22)*, in *Giur. cost.*, 2007, 1, p. 151.
- BRUNELLI D., *Esercizi di diritto penale sul caso Enrica Lexie*, in *Cass. pen.*, 5, 2015, p. 2055.
- BRUNELLI D., MAZZI G., *Diritto penale militare*, 4<sup>a</sup> ed., Milano, 2007.
- BRUNO C., *Codice per la Marina Mercantile*, in *Dig. it.*, VII, Torino, 1986, p. 529.
- BRUSCO C., *L'effetto estensivo della responsabilità penale nella cooperazione colposa (nota a Cass. pen., IV, 18 ottobre 2013, n. 43083)*, in *Cass. pen.*, 2014, 9, p. 2875.
- BUSCO P., FONTANELLI F., *Questioni di giurisdizione e immunità nella vicenda della Enrica Lexie, alla luce del diritto internazionale*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 3, 2013, p. 399.
- CAGETTI A., *Questioni in tema di naufragio per colpa del comandante della nave*, in *Foro it.*, 1960, II, p. 119.
- CALIGIURI A., *Le misure di contrasto della pirateria nel mare territoriale somalo: osservazioni a margine della risoluzione 1816 (2008) del Consiglio di Sicurezza*, in *Dir. maritt.*, 2, 2008, p. 1506.
- CAMARDA G., *Fonti e strutture organizzatorie del diritto della navigazione*, Torino, 1988.
- CANESTRARI S., CORNACCHIA L., DE SIMONE G., *Manuale di diritto penale, Parte generale*, 2<sup>a</sup> ed., Bologna, 2017.
- CANNONE A., *L'ordinanza del Tribunale internazionale del diritto del mare sulla vicenda della "Enrica Lexie" (nota a ord. Trib. intern. diritto del mare 24 agosto 2015 - Italia c. India)*, in *Riv. dir. internaz.*, 4, 2015, p. 1144.
- CANTAGALLI C., *Il riconoscimento della funzione incriminatrice dell'art. 113 c.p. ed il concetto di "interazione prudente" quale fondamento e limite della colpa di cooperazione*, in *Cass. pen.*, 2010, 6, p. 2219.
- CAPUTO A., *Immigrazione (diritto penale)*, in *Enc. giur.*, Roma XII, 2003, p. 8.
- CARACCILO I., GRAZIANI F., *Il caso della Enrica Lexie alla luce del diritto internazionale*, Napoli, 2013.
- CARBONE S.M., *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970.
- CARBONE S.M., SCHIANO DI PEPE L., *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione Europea*, Torino, 2010.
- CARLEO R., *Costa Concordia e class action italiana: le ragioni di un mancato avvio*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2013, p. 35.

- CARRARA F., *Programma del corso di diritto criminale, Parte generale*, Firenze, 1897.
- CARRETTA M., *Il reato di disastro aviatorio con particolare riferimento alla nozione di caduta d'aeromobile (nota ad App. Venezia 16 gennaio 2003)*, in *Dir. trasporti*, 2004, p. 200.
- CARRETTA M., *Ancora in tema di caduta di aeromobile e di qualificazione della fattispecie di cui all'art. 449 secondo comma c.p. (nota a Cass. pen., IV, 21 giugno 2004, n. 27851)*, in *Dir. trasporti*, 2005, p. 250.
- CASANOVA M., BRIGNARDELLO M., *Diritto dei trasporti*, 2<sup>a</sup> ed., Milano, 2012.
- CASSANDRO G., *Il Codice per la veneta mercantile marina del 1786*, in *Studi mar.*, 23, 1984, p. 3.
- CASSESE A., *The Italian Court of Cassation Misapprehends the Notion of War Crimes: The Lozano Case*, in *Journal of International Criminal Justice*, Vol. 6, No. 5, 2008, p. 1077.
- CATALANO SGROSSO G., *La responsabilità degli Stati per le attività svolte nello spazio extra-atmosferico*, Padova, 1990.
- CATELLO A., *Una rilettura del caso "Enrica Lexie" e dei due fucilieri della Marina Militare italiana*, in *Riv. coop. giur. intern.*, 53, 2016, p. 171.
- CATINO M., *Colpa e capro espiatorio: una questione organizzativa*, in *Il pensiero organizzativo in Italia. Studi in onore di Giuseppe Bonazzi*, Milano, 2009.
- CATINO M., *Analisi preliminare sui fattori umani e organizzativi del disastro della nave Costa Concordia. Report in progress*, Aprile 2012.
- CAVALIERE A., *Diritto penale e politica dell'immigrazione*, in *Critica del diritto*, 2013, 1, p. 17.
- CAVALIERE A., *Il diritto penale minimo in Alessandro Baratta: per un'alternativa alla "cultura del penale"*, in *Arch. pen.*, 2018, 3, p. 633.
- CAVALLARO M.C., *Procedura amministrativa, funzioni di governo e libertà fondamentali nella "vicenda Diciotti"*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 5 giugno 2019.
- CELLE P., *Il «Port state Control» nel diritto internazionale*, in *Dir. maritt.*, 2007, p. 712.
- CERASE A., *Riforma la disciplina dell'immigrazione: le novità della "Legge Bossi-Fini". Commento a l. 30 luglio 2002, n. 189*, in *Dir. pen. proc.*, 2002, 11, p. 1343.
- CHIAUDANO M., *Codice per la veneta mercantile marina*, in *Noviss. dig. it.*, III, Torino, 1959, p. 397.
- CHIAUDANO M., *Consolato del mare (Libro del)*, in *Noviss. dig. it.*, IV, Torino, 1959, p. 234.



- CHIAUDANO M., *Editto di marina e navigazione marittima toscana*, in *Noviss. dig. it.*, VI, Torino, 1960, p. 404.
- CHIAUDANO M., *Ordonnance de la marine de Louis XIV (agosto 1681)*, in *Noviss. dig. it.*, XII, Torino, 1965, p. 181.
- CICIRIELLO M.C., *Pirateria (dir. internazionale)*, in *Enc. giur. Treccani*, XXXIII, Roma, 1990, p. 1.
- CICIRIELLO M.C., *Prevenzione e repressione della pirateria secondo il diritto internazionale generale e convenzionale*, in *Enc. giur. Treccani*, XXIII, Roma, 1990, p. 1.
- CICIRIELLO M.C., MUCCI F., *La moderna pirateria al largo delle coste della Somalia: un banco di prova per vecchi e nuovi strumenti internazionali di prevenzione e repressione*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 1, p. 93.
- COCCO G., *Dal pirata hostis humanis generis alla pirateria contemporanea. Verso un diritto penale universale?*, in *Riv. it. dir. e proc. pen.*, 2012, p. 445.
- COGNETTA G., *La cooperazione nel delitto colposo*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1980, 1, p. 63.
- COMENALE PINTO M.M., *Port State Control*, in M.P. RIZZO, C. INGRATOCI (a cura di), *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione*, Milano, 2014, p. 89.
- CONCAS L., *Le disposizioni penali e disciplinari del Codice della navigazione*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Atti del convegno «Il cinquantenario del Codice della navigazione» (Cagliari 28-30 marzo 1992)*, Cagliari, 1993, p. 438.
- CONFORTI B., *Il regime giuridico dei mari. Contributo alla ricostruzione dei principi generali*, Napoli, 1957.
- CONSOLO C., *Riconoscimento di sentenze, specie USA e di giurie popolari, aggiudicanti risarcimenti punitivi o comunque sopracompensativi, se in regola con il nostro principio di legalità (che postula tipicità e financo prevedibilità e non coincide pertanto con il, di norma presente, “due process of law”)*, in *Corriere giuridico*, 8-9, 2017, p. 1050.
- CONTI S., *Portolani e cartografia nautica nel Medioevo mediterraneo*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità (Atti del convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medioevale. Napoli, 23-25 settembre 2004)*, Roma, 2006, p. 69.
- CORBETTA S., *I delitti contro l'incolumità pubblica*, Tomo I, *I delitti di comune pericolo mediante violenza*, in G. Marinucci, E. Dolcini, *Trattato di diritto penale. Parte speciale*, Padova, 2003, p. 582.

BIBLIOGRAFIA

- CORBETTA S., *Le modifiche alla “Bossi-Fini” tra esigenze di politica criminale e dubbi di legittimità costituzionale*, in *Il Corriere del merito*, 2005, 1, p. 57.
- CORBETTA S., *Caduta di un elicottero: quando integra il disastro aviatorio (nota a Cass. pen., IV, 19 giugno 2012, n. 36639)*, in *Dir. pen. proc.*, 11, 2012, p. 1331.
- CORNACCHIA L., *Concorso di colpe e principio di responsabilità penale per fatto proprio*, Torino, 2004.
- CORNACCHIA L., *La cooperazione colposa come fattispecie di colpa per inosservanza di cautele relazionali*, in *Studi in onore di Mario Romano*, II, Napoli, 2011, p. 821.
- CORRIERI S., *Libro del Consolato del mare: alla riscoperta di un monumento di diritto marittimo*, Roma, 2003.
- CORRIERI S., *Il Consolato del mare: la tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo attraverso un’edizione italiana del 1584 del testo originale catalano del 1484*, Roma, 2005.
- CORRIERI S., *Profili di storia del commercio marittimo e del diritto della navigazione nel Mediterraneo: dal periodo statutario all’era delle scoperte geografiche*, in G. CAMARDA, S. CORRIERI, T. SCOVAZZI (a cura di), *La formazione del diritto marittimo nella prospettiva storica*, Milano, 2010.
- CORRIERI S., *Il sistema penale della navigazione. Marittima, interna ed aerea*, Roma, 2014.
- CURTI GIALDINO C., *Il caso dei fucilieri di marina in India: una “Caporetto” diplomatica, politica e giudiziaria*, in *Federalismi.it*, 7, 2013, p. 12.
- D’ALESSIO W., *Nazionalità della nave: tra codificazione e decodificazione*, Napoli, 1984.
- D’APRILE M., *La legge Bossi-Fini sull’immigrazione: premesse generali*, in *Giur. merito*, 2004, 7-8, p. 13.
- DAUVILLIER J., *Le droit maritime phenicien*, in *Rev.inter. des. dr. de l’antiquité*, 1909, p. 33.
- DE MARTINO F., *Note di diritto romano marittimo. Lex Rhodia*, I, in *Riv. dir. nav.*, 1937, I, p. 335.
- DE MARTINO F., *Lex Rhodia: note di diritto romano marittimo*, Roma, 1938.
- DE MARTINO F., *Note di diritto romano marittimo. Lex Rhodia*, II, in *Riv. dir. nav.*, 1938, I, p. 3.
- DE MARTINO F., *Note di diritto romano marittimo. Lex Rhodia*, III, in *Riv. dir. nav.*, 1938, I, p. 181.

- DE ROSA L., *Il punto sull'analogia nel diritto penale: portata operativa del divieto e ruolo nell'attuale conflitto tra i poteri dello Stato*, in *Giust. pen.*, 4, 2012, p. 180.
- DE VINCENTIIS C., *Circostanze del reato (diritto penale della navigazione)*, in *Noviss. dig. it.*, III, Torino, 1959, p. 288.
- DE VINCENTIIS C., *Problemi attuali del diritto penale della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 1961, III-IV, p. 501.
- DE VINCENTIIS C., *Note sui concetti di incendio di nave e di naufragio*, in *Dir. maritt.*, 1966, p. 507.
- DE VINCENTIIS C., *Proprietà della nave, dell'aeromobile e del carico (delitti contro)*, in *Noviss. dig. it.*, XIV, Torino, 1967, p. 211.
- DE VINCENTIIS C., *Sicurezza della navigazione (delitti contro la)*, in *Noviss. dig. it.*, XVIII, Torino, 1970, p. 280.
- DE VINCENTIIS C., *Reati marittimi ed aeronautici*, in *Noviss. dig. it.*, Torino, 1976, p. 939.
- DE VITTOR F., *Soccorso in mare e favoreggiamento dell'immigrazione irregolare: sequestro e dissequestro della nave Open Arms (nota a decr. GIP Trib. Catania 27 marzo 2018; decr. GIP Trib. Ragusa 16 aprile 2018; ord. Trib. Ragusa 11 maggio 2018)*, in *Diritti umani e diritto internazionale*, 2018, 2, p. 443.
- DEIANA M., *La definizione di disastro aviatorio nell'ordinamento penale*, in *Dir. trasporti*, 1, 2006, p. 52.
- DEL CHICCA M., *La pirateria marittima di fronte ai giudici di Stati membri dell'Unione Europea*, in *Riv. dir. internaz.*, 1, 2012, p. 105.
- DELITALA G., *Analogia in bonam partem*, in *Riv. it. dir. pen.*, 1936, p. 605.
- DEMURO G.P., *Il bene giuridico proprio quale contenuto dei reati a soggettività ristretta*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, II, 1998, p. 864.
- DI BARI P.L., MASERA L., *Penale*, in *Diritto, Immigrazione, Cittadinanza*, <http://www.dirittoimmigrazionecittadinanza.it>, 1, 2017.
- DI LAMPORO E., *De lege rodia de jactu (14.2)*, in *Archivio Giuridico Serafini*, Pisa, XVII, 1881.
- DI RONZA P., *La fattispecie di «reato di naufragio colposo»*, in *Riv. dir. nav.*, 1971, II, p. 59.
- DOMINÈDÒ F.M., *Le fonti del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I-II, p. 273.
- DOMINÈDÒ F.M., *Principi del diritto della navigazione*, Padova, 1957.
- DOMINELLI S., *La pirateria marittima nel diritto internazionale: private v. political ends nel nuovo millennio*, in *Dir. maritt.*, 2, 2016, p. 218.

- DONINI M., *Il cittadino extracomunitario da oggetto materiale a tipo d'autore nel controllo penale dell'immigrazione*, in *Questione giustizia*, 2009, p. 119.
- DONINI M., *Il diritto giurisprudenziale penale. Collisioni vere e apparenti con la legalità e sanzioni dell'illecito interpretativo*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 3, 2016, p. 13.
- DURANTE F., *Responsabilità internazionale e attività cosmiche*, Padova, 1969.
- DURANTE F., *Spazio atmosferico e cosmico*, in *Enc. giur.*, XXX, 1993, p. 1.
- ERRA C., *Disastro ferroviario, marittimo, aviatorio*, in *Enc. dir.*, XIII, Milano, 1964, p. 1.
- FALCINELLI D., *Analogia: il limite logico del sistema penale (nota a Cass. pen., III, 14 maggio 2002)*, in *Giur. it.*, 1, 2004, p. 147.
- FARNELLI G.M., *Contrasto e repressione della violenza marittima nel diritto internazionale contemporaneo*, Napoli, 2015.
- FAZIO M., *Giurisdizione e soccorsi in acque internazionali: una resistibile reminiscenza dell'autore mediato*, in <http://www.lalegislazionepenale.eu>, dd. 25 giugno 2018.
- FIANDACA G., MUSCO E., *Diritto Penale, Parte generale*, 7<sup>a</sup> ed., Bologna, 2014.
- FIGLIOLA A., *Sui rapporti fra bene giuridico e le particolari condizioni personali*, in A.M. STILE (a cura di), *Bene giuridico e riforma della parte speciale*, Napoli, 1985, p. 193.
- FIGLIOLA A., *Ufficiale pubblico, incaricato di pubblico servizio o di un servizio di pubblica necessità*, in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, p. 563.
- FIGLIOLA A., *Diritto della navigazione*, Napoli, 1954.
- FIGLIOLA F., *Nazionalità della nave e legge della bandiera*, Milano, 1957.
- FOLCO BIAGINI A., BIZZARRI M., *Spazio. Scenari di collaborazione. Note di diritto internazionale*, Firenze, 2013.
- FRANCIONI F., POCAR F., *Il regime internazionale dello spazio*, Milano, 1993.
- FRESA R., *Art. 428 c.p.*, in A. Cadoppi, S. Canestrari, P. Veneziani, *Codice penale commentato con dottrina e giurisprudenza*, Piacenza, 2011, p. 1464.
- GAETA D., *Nozione, oggetto e caratteri del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I, p. 114.
- GAETA D., *Diritto della navigazione*, in *Enc. dir.*, XII, Milano, 1964, p. 1076.
- GAETA D., *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965.
- GAETA D., *Nazionalità della nave e dell'aeromobile*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, p. 765.
- GAETA D., *La nuova disciplina dei requisiti di nazionalità della nave*, in *Vita notarile*, 1978, p. 338.

BIBLIOGRAFIA

- GALLO E., *Attentato*, in *Dig. disc. pen.*, I, 1987, p. 341.
- GALLO M., *La legge penale (Appunti delle lezioni)*, Torino, 1967.
- GAMBINO C., *Costa Concordia, cause risarcitorie e forum non conveniens: una decisa – e condivisibile – presa di posizione contro la possibilità di azioni davanti ai tribunali statunitensi*, in *Dir. maritt.*, 2013, p. 209.
- GARGANI A., *Art. 428 c.p.*, in C.F. Grosso, T. Padovani, A. Pagliaro, *Trattato di diritto penale, Pt. spec.*, vol. IX, *I reati contro l'incolumità pubblica*, Tomo I, *Reati di comune pericolo mediante violenza*, Milano, 2008, p. 323.
- GARGANI A., *Art. 429 c.p.*, in C.F. Grosso, T. Padovani, A. Pagliaro, *Trattato di diritto penale, Pt. spec.*, vol. IX, *I reati contro l'incolumità pubblica*, Tomo I, *Reati di comune pericolo mediante violenza*, Milano, 2008, p. 359.
- GARGANI A., *Art. 432 c.p.*, in C.F. Grosso, T. Padovani, A. Pagliaro, *Trattato di diritto penale, Pt. spec.*, vol. IX, *I reati contro l'incolumità pubblica*, Tomo I, *Reati di comune pericolo mediante violenza*, Milano, 2008, p. 387.
- GATTA G.L., *Aggravante della clandestinità: uguaglianza calpestate*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2009, p. 713.
- GATTA G.L., *Il “reato di clandestinità” e la riformata disciplina penale dell’immigrazione*, in *Dir. pen. proc.*, 11, 2009, p. 1323.
- GATTA G.L., *Il reato di clandestinità (art. 10 bis T.U. Imm.) e la ‘Direttiva rimpatri’*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 8 febbraio 2012.
- GATTA G.L., *La pena nell’era della “Crimmigration”: tra Europa e Stati Uniti*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2018, p. 675.
- GIANNINI A., *Diritto spaziale e aeronautico*, in *Dir. aer.*, 9, 1958, p. 1293.
- GIANNINI A., *Corsa marittima*, in *Enc. dir.*, X, Milano, 1962, p. 770.
- GILIBERTO A., *Sussiste la giurisdizione italiana per il reato di favoreggiamento dell’immigrazione irregolare quando gli stranieri sono stati soccorsi in acque internazionali*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 4 giugno 2014.
- GIUNTA F., *Illiceità e colpevolezza nella responsabilità colposa*, Padova, 1993.
- GOISIS L., *L’immigrazione clandestina e il delitto di tratta di esseri umani. Smuggling of migrants e trafficking in persons: la disciplina italiana*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 18 novembre 2016.
- GOLDA C., *Lineamenti di diritto dello spazio*, Genova, 2005.
- GRANATA L., *Ordinanza di Colbert*, in *Noviss. dig. it.*, IX, Torino, 1939, p. 302.
- GRANATA L., *Statuti comunali marittimi*, in *Nuovo dig. it.*, XII, 1940, p. 865.
- GRANATA L., *Statuti di Ancona*, in *Nuovo dig. it.*, XII, 1940, p. 867.

- GRAZIANI F., *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, Napoli, 2009.
- GRIGOLI M., *Riflessioni sull'oggetto del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1972, I, p. 85.
- GRIGOLI M., *Naufragio (Dir. Nav.)*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, p. 559.
- GRIGOLI M., *Diritto della navigazione*, Torino, 1982.
- GRIGOLI M., *Introduzione al nuovo volto del diritto della navigazione*, Torino, 1995.
- GRIGOLI M., *La nautica da diporto. Analisi e risposte normative*, Bologna, 1997.
- GRIGOLI M., *La disciplina della nautica da diporto fra specialità e particolarismo*, in *Riv. dir. comm.*, 1999, p. 469.
- GRIGOLI M., *Diporto e turismo nautico*, Padova, 2004.
- GRIGOLI M., *La disciplina del diporto e turismo nautico*, Bari, 2005.
- GRIGOLI M., *Valutazioni sistematiche su alcuni profili dell'attuale assetto del diporto e del turismo nautico*, in *Giust. civ.*, 6, 2005, p. 261.
- GRIMALDI M., *Il riparto di competenza tra giudice di pace e Tribunale negli illeciti amministrativi marittimi. Applicabilità della disciplina generale delle sanzioni amministrative*, in A. Cagnazzo, S. Toschei, C. Pozzi, *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino, 2012, p. 69.
- GROSSO C.F., *Riforma dei delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione: brevi annotazioni a margine del testo approvato dalla Camera dei Deputati*, in *Riv. it. dir. e proc. pen.*, 1990, p. 701.
- GROZIO U., *Mare liberum*, in F. IZZO (a cura di), *Quaderni del Dipartimento di Filosofia Politica "L'Orientale"*, Napoli, 2007.
- GUILFOYLE D., *Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO regional counter piracy efforts*, in *Int. comp. Law quat.*, 2008, p. 694.
- GULLO A., *Il reato proprio. Dai problemi tradizionali alle nuove dinamiche d'impresa*, Milano, 2005.
- HONNIBALL ARRON N., *The 'private ends' of international piracy: the necessity of legal clarity in relation to violent political activists*, in <http://www.internationalcrimesdatabase.org/>, 2015.
- HUVELIN P., *Etudes d'Histoire du Droit Commercial Romain, Cap. IV "Loi Rhodia de Jactu"*, Paris, 1929, p. 184.
- INSOLERA G., *Il delitto di naufragio: qualche spunto a proposito della vicenda della Costa Crociere*, relazione al convegno dal titolo "Il Diritto penale del mare" svoltosi presso l'Università degli Studi di Sassari in data 24 ottobre 2014.

- IZZO U., MORANDI F. (a cura di), *L'Acqua. Mare laghi e fiumi. La responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, III, Torino, 2015.
- LA TORRE M., *Un punto fermo sul problema dei "danni punitivi"*, in *Danno e resp.*, 4, 2017, p. 421.
- LA TORRE U., *Sicurezza della nave e difesa della pirateria*, in *Riv. dir. nav.*, 2, 2011, p. 617.
- LA TORRE U., *Equipaggio, comando e determinazione della rotta nella navigazione marittima*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2013, p. 124.
- LAI A., *Incolumità pubblica*, in *Enc. giur. Treccani*, XVI, Roma, 1989, p. 12.
- LANGELLA M., *I pirati nel mito e nell'antichità*, in <http://www.vesuvioweb.com>.
- LATAGLIATA A.R., *Cooperazione nel delitto colposo*, in *Enc. dir.*, X, Milano, 1962, p. 609.
- LAURIA F., *Bandiere ombra e stati privi di litorale marittimo*, in *Dir. maritt.*, 1, 1977, p. 125.
- LAURIA F., *Bandiere-ombra e situazioni giuridiche di comodo*, in *Trasporti*, 11, 1977, p. 3.
- LAZZARO F., *I delitti contro la persona nel diritto penale della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1965, I, p. 106.
- LEANDRO A., *Diritto del mare e sicurezza degli spazi marini: flessioni e adeguamenti nel contrasto ai traffici illeciti*, in *Dir. maritt.*, 4, 2018, p. 878.
- LEANZA U., *Navi private (dir. internazionale)*, in *Noviss. dig. it.*, Appendice, V, Torino, 1984, p. 194.
- LEANZA U., *Nazionalità della nave, bandiere ombra e progetto di convenzione UNCTAD*, in *Dir. maritt.*, 1, 1984, p. 29.
- LEANZA U., *Il diritto degli spazi internazionali. Parte seconda. Le nuove frontiere*, Torino, 1999.
- LEANZA U., *Condizioni degli spazi marittimi e regime della navigazione nel Medioevo e nell'Evo moderno*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità (Atti del Convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medioevale. Napoli, 23-25 settembre 2004)*, Roma, 2006, p. 13.
- LEANZA U., *Lo stato dell'arte nella territorializzazione degli spazi marini nel Mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2010, p. 181.
- LEANZA U., *Lo stato dell'arte nel regime giuridico dello spazio cosmico*, in *Riv. dir. nav.*, 2, 2011, p. 653.
- LEFEBVRE D'OVIDIO A., *La contribuzione alle avarie comuni dal diritto romano all'ordinanza del 1681*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, I-II, p. 37.
- LEFEBVRE D'OVIDIO A., *Diritto della navigazione*, in *Noviss. dig. it.*, V, Torino, 1960, p. 959.

- LEFEBVRE D'OVIDIO A., *Diritto marittimo*, in *Noviss. dig. it.*, V, Torino, 1960, p. 942.
- LEFEBVRE D'OVIDIO A., *L'analogia prioritaria nel sistema delle fonti del diritto della navigazione*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Atti del convegno «Il cinquantenario del Codice della navigazione» (Cagliari 28-30 marzo 1992)*, Cagliari, 1993, p. 37.
- LEFEBVRE D'OVIDIO, A. PESCATORE G., TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, 15<sup>a</sup>ed., Milano, 2019.
- LEICHT S., *L'elaborazione del codice della veneta marina mercantile*, in *Riv. dir. nav.*, 1942, I, p. 348.
- LEONE G., *Considerazioni sulla sistemazione del diritto penale della navigazione*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, I, Roma, 1940, p. 115.
- LEONE G., *Questioni in tema di diritto penale della navigazione*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, II, Roma, 1940, p. 433.
- LEONE G., *Questioni in tema di riforma del diritto penale della navigazione*, in *Riv. dir. nav. Supplemento*, 1940, p. 469.
- LEONE G., *Nuove questioni in tema di diritto penale della navigazione*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, III, Roma, 1941, p. 749.
- LEONE G., *Spunti su alcune figure di reati della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, p. 140.
- LEONE G., *Reati marittimi ed aeronautici*, in *Noviss. dig. it.*, XIV, Torino, 1967, p. 939.
- LEONE G., *Contravvenzioni marittime ed aeronautiche*, in *Dig. disc. pen.*, III, Torino, 1989, p. 135.
- LEOPIZZI A., *Il disastro nautico*, in *Giust. pen.*, 10, 2013, p. 569.
- LICATA F., *Diritto internazionale, immunità, giurisdizione concorrente, diritti umani: le questioni aperte nel caso dei due marò e la posizione della Corte Suprema Indiana*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 5 aprile 2013.
- LO IUDICE F., ROSSI M., *Ciò che residua dei reati di sospetto (nota a Corte Cost. 2 novembre 1996, n. 370)*, in *La giustizia penale*, 1998, 1, p. 26.
- LOBIANCO R., *Le regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni*, Milano, 2009.
- LODIGIANI G., *Lineamenti di diritto cosmico*, Milano, 1968.
- LOPEZ DE GONZALO M., *Il regime giuridico della nave nel diritto interno, internazionale e comunitario*, in *Dir. maritt.*, 2013, 1, p. 51.
- MACCHI G., *La pirateria nel Mediterraneo. Dai tempi mitici al XIX secolo*, in *Riv. mar.*, 1987, p. 59.



- MAISTO V., *Il diritto penale dell'immigrazione: Profili socio criminologici, esegetici, dommatici e di politica criminale*, Saarbrücken, 2013.
- MANACORDA S., *Il contrasto penalistico della tratta e del traffico di migranti nella stagione della chiusura delle frontiere*, in *Dir. pen. proc.*, 11, 2018, p. 1389.
- MANCA P., *Studi di diritto della Navigazione*, IV, Milano, 1959.
- MANCUSO R., *Istituzione di diritto della navigazione*, Torino, 2002.
- MANNA A., *Il diritto penale dell'immigrazione clandestina, tra simbolismo penale e colpa d'autore*, in *Cass. pen.*, 2011, 2, p. 447.
- MANNA A., *Alcuni recenti esempi di legislazione penale compulsiva e di ricorrenti tentazioni circa l'utilizzazione di un diritto penale simbolico*, in AA.VV., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista (Atti del dibattito promosso dall'Associazione Italiana Professori di Diritto Penale)*, in *Dir pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 21 dicembre 2016.
- MANNUCCI G., *Il conflitto di giurisdizione tra Italia e India nel caso Enrica Lexie: quale ruolo per il diritto internazionale*, Firenze, 2014.
- MANTOVANI F., *Diritto Penale, Parte generale*, 10<sup>a</sup> ed., Padova, 2017.
- MANZINI V., *Trattato di diritto penale italiano*, I, Torino, 1908.
- MANZINI V., *Trattato di diritto penale italiano*, I (a cura di P. NUVOLONE, G.D. PISAPIA), 5<sup>a</sup> ed., Torino, 1985.
- MARINI G., *Lineamenti del sistema penale*, Torino, 1988.
- MARINI L., *Pirateria marittima e diritto internazionale*, Torino, 2016.
- MARINUCCI G., *L'analogia e la "punibilità svincolata dalla conformità alla fattispecie penale"*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 4, 2007, p. 1254.
- MARINUCCI G., DOLCINI E., GATTA G.L., *Manuale di Diritto penale, Parte generale*, 8<sup>a</sup> ed., Milano, 2019.
- MAROTTA S., *Funzione e limiti dell'art. 37 c.p.m.p.*, in *Rassegna giust. mil.*, 1988, p. 541.
- MARSIGLIA V., VUOSI R., *Le «bandiere ombra» ed il trattamento penalistico*, in *Giust. pen.*, 1977, p. 727.
- MARVULLI N., *Nómos Rodíon Nauticós*, in *Arch. Stor. Pugliese*, Bari, 16, 1963, p. 42.
- MASERA L., *'Terra bruciata' attorno al clandestino: tra misure penali simboliche e negazione reale dei diritti*, in O. Mazza, F. Viganò, *Il "pacchetto sicurezza" 2009*, Torino, 2009, p. 31.
- MASERA L., *Corte Costituzionale ed immigrazione: le ragioni di una scelta compromissoria (nota a Corte Cost., 8 luglio 2010, n. 249)*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2010, p. 1373.

- MASERA L., *Il parere della Giunta del Senato per le immunità nel caso Diciotti. Alcune riflessioni in attesa della decisione dell'assemblea del Senato*, in *Diritto, immigrazione e cittadinanza*, 2019, 1, p. 1.
- MASERA L., *La legittima difesa dei migranti e l'illegittimità dei respingimenti verso la Libia (Caso Vos-Thalassa)*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it/>, dd. 24 giugno 2019.
- MASUTTI A., *Influenze islamiche nella formazione della tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità (Atti del Convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medioevale. Napoli, 23-25 settembre 2004)*, Roma, 2006, p. 127.
- MAURO M.R., *Il principio di giurisdizione universale e la giustizia penale internazionale*, Padova, 2012.
- MELCHIONDA A., *Le circostanze del reato. Origine, sviluppo e prospettive di una controversa categoria penalistica*, Padova, 2000.
- MICHELI P., *Reati di sospetto vecchi e nuovi: cronaca di una morte annunciata (nota a Cass. sez. III pen., 17 febbraio 1993)*, in *Riv. penale economia*, 1994, 1, p. 51.
- MILITELLO V., *La mobilità delle persone nel Mediterraneo: migranti irregolari e risposte di contrasto in Italia*, in V. MILITELLO, A. SPENA (a cura di), *Mobilità, sicurezza e nuove frontiere tecnologiche*, Torino, 2018, p. 53.
- MILITELLO V., *La tratta di esseri umani: la politica criminale multilivello e la problematica distinzione con il traffico di migranti*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1, 2018, p. 86.
- MOCCIA S., *Il diritto penale tra essere e valore. Funzione della pena e sistematica teleologica*, Napoli, 1992.
- MONACO R., *La successione tra convenzioni di Ginevra e di Montego-Bay*, in U. LANZA (a cura di), *Il regime giuridico internazionale del mare Mediterraneo. Atti del convegno «The international legal regime of the Mediterranean sea. Le régime juridique international de la mer Méditerranée» (Castelgandolfo, 18-19 ottobre 1985)*, Milano, 1987, p. 347.
- MONGILLO V., *Il lato oscuro della rappresentazione: riflessioni sulla colpa con previsione alla luce della sentenza Schettino*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it/>, dd. 14 febbraio 2018.
- MONTEBELLO C., *Bandiere di convenienza, sistemi di registrazione «alternativi» e Port State Control*, in *Trasporti*, 2001, 85, p. 149.
- MORANDI F., *Contravvenzioni marittime ed aeronautiche*, in *Enc. dir.*, Agg., II, Milano, 1998, p. 254.

BIBLIOGRAFIA

- MORGANTE G., *In tema di attentato alla sicurezza dei trasporti: limiti della disciplina attuale e prospettive di riforma*, in *Riv. dir. proc. pen.*, 1998, p. 568.
- MORSELLI E., *Analogia e fattispecie penale*, in *Ind. pen.*, 3, 1990, p. 505.
- MOSCHETTI C.M., *Naufragio (Storia)*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, p. 547.
- MOSCHETTI C.M., *Il codice marittimo del 1781 di Michele De Jorio per il Regno di Napoli*, Napoli, 1979.
- MOSCHETTI C.M., *Pirateria (storia)*, in *Enc. dir.*, XXXIII, Milano, 1983, p. 873.
- MOTTES E., *Lotta alla pirateria e giurisdizione universale in una recente decisione nazionale (nota a Corte di Appello di Nairobi - Mohamud Mohamed Hashi et. al., 18 ottobre 2012)*, in *Diritti umani e diritto internazionale*, 2, 2013, p. 548.
- MOTZO B.R., *Il Compasso da Navigare. Opera italiana della metà del secolo XIII*, in *Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Cagliari*, vol. VIII, Cagliari, 1947.
- MUNARI F., *La 'nuova' pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, in *Riv. dir. internaz.*, 92, 2, 2009, p. 336.
- MUNARI F., *Giurisdizione degli Stati in caso di delitti compiuti al di fuori del mare territoriale: spunti di riflessione tratti dal caso "Enrica Lexie" deciso dalla Corte Suprema indiana*, in *Dir. maritt.*, 2, 2013, p. 259.
- NEPPI MODONA G., *Concezione realistica del reato e condizioni obiettive di punibilità*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1971, p. 184.
- NEPPI MODONA G., *Condizioni obiettive di punibilità*, in *Enc. giur. Treccani*, VII, Roma, 1988, p. 1.
- NUVOLONE P., *Il sistema del diritto penale*, Padova, 1975.
- ORLANDO S., *Problemi di giurisdizione nel contrasto al traffico di migranti via mare*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 1, 2018, p. 152.
- OZÖCYIR O., *Port State Control*, London, 2004.
- PADOVANI T., *Le ipotesi speciali di concorso nel reato*, Milano, 1973.
- PADOVANI T., *Reati della navigazione*, in *Enc. dir.*, XXXVIII, Milano, 1987, p. 1193.
- PADOVANI T., *Diritto penale*, 12<sup>a</sup> ed., Milano, 2019.
- PAGLIARO A., *Brevi note sulla riforma dei delitti contro la pubblica amministrazione*, in *Ind. pen.*, 1989, p. 27.
- PAGLIARO A., *Il concorso dell'estraneo nei delitti contro la Pubblica Amministrazione*, in *Dir. pen. proc.*, 8, 1995, p. 975.

- PAGLIARO A., *Delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione*, in *Principi di diritto penale*, IX, Milano, 2000, p. 3.
- PAGLIARO A., *Principi di diritto penale, Parte generale*, 8<sup>a</sup> ed., Milano, 2003.
- PALAZZO F., *La riforma dei delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione: un primo sguardo d'insieme*, in *Riv. it. dir. e proc. pen.*, 1990, p. 815.
- PALAZZO F., *Legge penale*, in *Dig. disc. pen.*, Torino, 1993, p. 345.
- PALAZZO F., *Scriminanti ed immigrazione clandestina (a proposito dei c.d. "respingimenti" in alto mare)*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2011, p. 458.
- PALAZZO F., *Corso di diritto penale, Parte generale*, 6<sup>a</sup> ed., Torino, 2016.
- PAOLI U.E., *Studi di diritto attico*, Firenze, 1930.
- PAPANICOLOPULU I., *Commenti a margine dell'ordinanza del Tribunale arbitrale nel caso "Enrica Lexie" (nota a ord. Trib. intern. diritto del mare, 29 aprile 2016 - Italia c. India)*, in *Riv. dir. intern.*, 3, 2016, p. 763.
- PAPANICOLOPULU I., *Immigrazione irregolare via mare, tutela della vita umana e organizzazioni non governative*, in *Diritto, Immigrazione e cittadinanza*, 3, 2017.
- PAPANICOLOPULU I., *Le operazioni di "search and rescue"; problemi e lacune del diritto internazionale*, in *Riv. trim. dir. pubblico*, 2, 2019, p. 507.
- PAPI SPANU L., SANDIFORD R., *Istituzioni di diritto navigazione*, Roma, 1948.
- PARDESSUS J.M., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, Parigi, p. 1827.
- PARODI GIUSINO M., *I reati di pericolo tra dogmatica e politica criminale*, Milano, 1990.
- PASCULLI M.A., *Una umanità. Una giustizia. Contributo allo studio sulla giurisdizione penale universale*, Padova, 2011.
- PAVONE I.R., *La giurisdizione penale sui pirati tra rispetto dei diritti umani ed esigenze di contrasto efficace alla pirateria moderna*, in *Dir. maritt.*, 4, 2013, p. 728.
- PECCIOLI A., *'Giro di vite' contro i trafficanti di esseri umani: le novità della legge sulla tratta delle persone*, in *Dir. pen. proc.*, 2004, p. 34.
- PECCIOLLI A., *La clandestinità come circostanza aggravante*, in *Dir. pen. proc. Speciale immigrazione*, 1, 2009, p. 42.
- PEDRAZZI C., *Diritto penale*, in *Dig. disc. pen.*, IV, 1990, p. 75.
- PELISSERO M., *Consapevolezza della qualifica dell'intraneus e dominio finalistico sul fatto nella disciplina del mutamento del titolo del reato*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1996, p. 328.
- PELISSERO M., *Il concorso nel reato proprio*, Milano, 2004.

- PELISSERO M., *Il controllo penale del traffico di migranti: il migrante come oggetto e come vittima*, in V. MILITELLO, A. SPENA (a cura di), *Il traffico di migranti. Diritti, tutele, criminalizzazione*, Torino, 2015, p. 106.
- PELLEGRINO F., *In tema di abbandono di migranti clandestini in acque internazionali per provocare interventi di soccorso*, in *Dir. maritt.*, 2-4, 2014, p. 580.
- PERROTTA E., *Il caso “Enrica Lexie” e la tutela cautelare dei diritti individuali nelle pronunce del Tribunale internazionale per il diritto del mare e dell’“Annex VII Arbitral Tribunal” tra: “inherent powers” e “human rights approach”*, in *Politica del diritto*, 1-2, 2016, p. 279.
- PESCATORE G., *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in AA.VV., *Scritti giuridici in onore di A. Scialoja*, Bologna, 1952, p. 200.
- PETENZI E., *Il codice del Re di Babilonia Hammurabi e le antiche regole del trasporto*, in *Dir. trasporti*, 2, 2005, p. 525.
- PETRONE M., *La nuova disciplina dei delitti degli agenti pubblici contro la pubblica amministrazione: dalle prospettive di riforma alla legge n. 86/90*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1993, p. 917.
- PIGHI G., *La Cassazione e l’incerta autonomia della cooperazione colposa (nota a Cass. pen., IV, 9 ottobre 2002, n. 39680)*, in *Cass. pen.*, 2005, 3, p. 813.
- PISA P., *Repressione dell’immigrazione irregolare e direttiva europea sui rimpatri*, in *Dir. pen. proc.*, 2001, 4, p. 393.
- PISA P., *Immigrazione e norme penali*, in *Dir. pen. proc.*, 2007, p. 845.
- PISA P., *La repressione dell’immigrazione irregolare: un’espansione incontrollata della normativa penale?*, in *Dir. pen. proc. Speciale immigrazione*, 1, 2009, p. 5.
- PISA P., *Il naufragio della Costa Concordia: i profili di responsabilità penale*, in *Dir. pen. proc.*, 2012, 3, p. 367.
- PIVETTI M., *Responsabilità penale del comandante del porto (nota a Cass. pen., IV, 2 febbraio 2005, n. 3432)*, in *Dir. maritt.*, 4, 2007, p. 1109.
- PLUTARCO, *Alessandro e Cesare. Biografie parallele*, Milano, 1953.
- POLLASTRELLI S., *La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. La legge applicabile e competenza giurisdizionale*, in *Dir. maritt.*, 2010, p. 798.
- POLLASTRINI R., *In tema di Port State Control*, in *Dir. maritt.*, 2004, p. 1276.
- POMPEI A., *La tratta di persone: l’attuale sistema di tutela penale alla luce dei più recenti interventi legislativi*, in *Cass. pen.*, 7-8, 2015, p. 2880.
- PRIMON P., *L’ ‘occhio bendato’ del diritto penale interno ed internazionale sulla pirateria marittima*, in *Critica del diritto*, 2014, 4, p. 439.

BIBLIOGRAFIA

- PULITANÒ D., *Sicurezza e diritto penale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2009, p. 547.
- PULITANÒ D., *Intervento*, in AA.VV., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista (Atti del dibattito promosso dall'Associazione Italiana Professori di Diritto Penale)*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 21 dicembre 2016.
- PULITANÒ D., *Diritto penale*, 7<sup>a</sup> ed., Torino, 2017.
- PURPURA G., *Ius naufragii, sylvai e lex Rhodia. Genesi delle consuetudini marittime e mediterranee*, in *Annali dell'Università di Palermo*, XLVII, 2002, p. 275.
- QUADRI R., *La sudditanza nel diritto internazionale*, Padova, 1936.
- QUADRI R., *Le navi private nel diritto internazionale*, Milano, 1939.
- QUADRI R., *Prolegomeni al diritto internazionale cosmico*, in *Dir. intern.*, 1959, p. 260.
- QUADRI R., *Diritto internazionale pubblico*, 5<sup>a</sup> ed., Napoli, 1989.
- QUERCIF.A., *Il diritto marittimo fenicio*, in *Riv. dir. nav.*, 1960, I, p. 411.
- RAIOLA A., *Le sanzioni amministrative sulla nautica da diporto*, in A. Cagnazzo, S. Toschei, C. Pozzi, *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino, 2012, p. 202.
- RAMPONI L., *Delitti colposi riguardanti disastri (artt. 449, 450, 452)*, in A. Cadoppi, S. Canestrari, A. Manna, M. Papa, *Trattato di diritto penale. Parte speciale, I delitti contro l'incolumità pubblica e in materia di stupefacenti*, Torino, 2010, p. 365.
- RIGHETTI G., *Manuale del diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947.
- RISICATO L., *Il concorso colposo tra vecchie e nuove incertezze*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1998, 1, p. 132.
- RISICATO L., *Cooperazione in eccesso colposo: concorso "improprio" o partecipazione in colpa impropria*, in *Dir. pen. proc.*, 2009, p. 571.
- RISICATO L., *Diritto alla sicurezza e sicurezza dei diritti: un ossimoro invincibile?*, Torino, 2019.
- RISICATO L., *Il confine e il confino: uno sguardo d'insieme alle disposizioni penali del "decreto sicurezza"*, in *Dir. pen. proc.*, 1, 2019, p. 15.
- RIVELLO P.P., *Ambito e connotazioni del diritto penale della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 1985, 1-2, p. 3.
- RIVELLO P.P., *Circostanze del reato nel diritto penale della navigazione*, in *Dig. disc. pen.*, II, Torino, 1988, p. 223.
- RIVELLO P.P., *Diritto penale della navigazione*, in *Dig. disc. pen.*, IV, Torino, 1990, p. 76.

BIBLIOGRAFIA

- RIVELLO P.P., *Reati marittimi e aeronautici*, in *Dig. disc. pen.*, XI, Torino, 1996, p. 114.
- RIVELLO P.P., *L'incriminazione del militare della guardia di finanza responsabile dei reati di cui all'art. 3 l. 9 dicembre 1941, n. 1383*, in *Cass. pen.*, 11, 1999, p. 3294.
- RIVELLO P.P., *Lezioni di diritto penale militare*, 2<sup>a</sup>ed., Torino, 2012.
- ROMAGNOLI E., *Registro internazionale*, in *Trattato breve di Diritto Marittimo*, I, Milano, 2007, p. 393.
- ROMAGNOLI E., *I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo*, in *Trasporti: diritto economia, politica*, 108, 2009, p. 1.
- ROMANO B., *Le apparenti deroghe all'art. 115 c.p. alla luce del principio di specialità e le differenze tra accordo non punibile, concorso di persone e reato associativo*, in *Cass. pen.*, 12, 1997, p. 3391.
- ROMANO M., *I delitti contro la pubblica amministrazione: i delitti dei privati, le qualifiche soggettive pubblicistiche*, in *Commentario sistematico*, II, Milano, 2002.
- RONCO M., *Legalità e divieto di analogia in "malam partem" (nota a Cass. pen., Sez. Un., 18 dicembre 2008, n. 337)*, in *Critica del diritto*, 1-2, 2011, p. 108.
- RONCO M., *Scritti patavini, Tomo I*, Torino, 2017.
- RONZITTI N., *Pirateria (dir. vigente)*, in *Enc. dir.*, Milano, 1983, XXXIII, p. 911.
- RONZITTI N., *The Law of the Sea and the Use of Force Against Terrorist Activities*, in N. RONZITTI (a cura di), *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht, 1990, p. 2.
- RONZITTI N., *L'immunità funzionale degli organi stranieri dalla giurisdizione penale: Il Caso Calipari*, in *Riv. dir. internaz.*, 2008, p. 1033.
- RONZITTI N., *La difesa contro i pirati e l'imbarco di personale militare armato sui mercantili: il caso della "Enrica Lexie" e la controversia Italia-India*, in *Riv. dir. internaz.*, 4, 2013, p. 1073.
- RONZITTI N., *Introduzione al diritto internazionale*, 5<sup>a</sup>ed., Torino, 2016.
- RONZITTI N., *Diritto internazionale dei conflitti armati*, 6<sup>a</sup>ed., Torino, 2017.
- ROSATO G., *Il reato di disastro aviatorio: dubbi e certezze*, in *Riv. dir. nav.*, 2, 2013, p. 977.
- ROSELLA C., *Pirateria*, in *Dig. disc. pen.*, IX, 1995, p. 576.
- ROSELLA M., *Pena (diritto penale della navigazione)*, in *Dig. disc. pen.*, IX, Torino, 1995, p. 416.

- ROSSI S., *Fenomenologia giuridica di un disastro: il naufragio della “Costa Concordia” nella prospettiva del penalista*, in *Riv. it. dir. turismo*, 13, 2015, p. 5.
- ROSSI S., *Il naufragio della Costa Concordia: norme incriminatrici e categorie dogmatiche alla prova dei fatti (una prima lettura)*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 9 novembre 2015.
- ROUGÉ J., *Le droit de naufrage et ses limitations en Méditerranée avant l'établissement de la domination de Rome*, III, Paris, 1966, p. 1468.
- RUGGIERO C., *La depenalizzazione del reato di immigrazione clandestina: un'occasione mancata per il sistema penale italiano*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 2, 2017, p. 135.
- SABATINI G., *Incolumità pubblica*, in *Noviss. dig. it.*, VIII, Torino, 1968, p. 552.
- SALAMONE L., *La disciplina giuridica transnazionale dell'immigrazione clandestina via mare*, in *Dir. maritt.*, 1, 2007, p. 70.
- SALAMONE L., *Il naufragio colposo tra diritto penale e codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 1, 2008, p. 89.
- SALAMONE L., *Riflessioni sul caso dell'“Enrica Lexie”: il problema della giurisdizione*, in *Dir. maritt.*, 1, 2012, p. 310.
- SALAMONE L., *«Caso Concordia»: ruolo dell'autorità marittima e profili giuridici connessi all'impiego dei sistemi di controllo del traffico marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2013, p. 272.
- SALVIOLI G., *Consolato del Mare*, in *Dig. it.*, VIII/2, Torino 1895-1898, p. 381.
- SANDIFORD R., *Pirateria*, in *Noviss. dig. it.*, XIII, Torino, 1966, p. 109.
- SANNA G., *Il mare come patrimonio comune dell'umanità: dalla tradizione alcuni spunti per un regime giuridico di tutela ambientale*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 1, p. 149.
- SASSI F., *La guerra di corsa e il diritto di preda*, in *Riv. crit. storia dir. ital.*, II, 1929, p. 102.
- SAVAGLIO A., *Guerra di corsa e pirateria nel Mediterraneo (Atti del Convegno di Crotona, 30 novembre-3 dicembre 1995)*, Cosenza, 1999.
- SCHIAFFINO F., *Della pirateria*, in *Enc. dir. pen. it.* (a cura di E. PESSINA), XI, Milano, 1908, p. 500.
- SCHIAFFINO F., *Diritto penale marittimo*, in *Enc. dir. pen. it.* (a cura di E. PESSINA), XI, Milano, 1908, p. 409.
- SCHIANO DI PEPE L., *Il diritto del mare*, in *AA.VV., Istituzioni di diritto internazionale*, Torino, 5ª ed., 2016, p. 436.



- SCHIAPPOLI D., *Il Ius Naufragii secondo il diritto della Chiesa*, in *Riv. dir. nav.*, 1938, I, p. 144.
- SCIALOJA A., *Il sistema del diritto della navigazione*, Roma, 1933.
- SCIALOJA A., *Naufragio*, in *Nuovo dig. it.*, VIII, Torino, 1939, p. 868.
- SCIALOJA A., *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943.
- SCIALOJA A., *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946.
- SCIOLLA O., *Dell'edizione principe del Consolato del Mare*, in *Atti delle manifestazioni culturali pro Tabula d'Amalphi*, Napoli, 1934.
- SCOTTI L., *Reati della navigazione*, in *Enc. forense*, VI, 1961, p. 171.
- SESSA A., *Ostinata criminalizzazione della clandestinità e tenuta democratica del sistema: fondamento e limiti alle opzioni della politica criminale simbolica*, in AA.VV., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista (Atti del dibattito promosso dall'Associazione Italiana Professori di Diritto Penale)*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 21 dicembre 2016.
- SESSA A., *Controllo dei flussi migratori e sistema penale: la politica criminale delle "non scelte" alla prova della tenuta democratica del sistema*, in *Dir. pen. proc.*, 4, 2017, p. 522.
- SEVERINO DI BENEDETTO P., *La riforma dei delitti contro la pubblica amministrazione: soggetti, qualifiche, funzioni*, in A.M. STILE (a cura di), *La riforma dei delitti contro la pubblica amministrazione*, Napoli, 1987, p. 30.
- SEVERINO DI BENEDETTO P., *La cooperazione nel delitto colposo*, Milano, 1988.
- SEVERINO DI BENEDETTO P., *Commento agli artt. 17 e 18 della L. 24 aprile 1990 n. 86*, in *Leg. pen.*, 1990, p. 334.
- SEVERONI C., *Il soccorso marittimo dalle origini all'età moderna*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità (Atti del convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medioevale. Napoli, 23-25 settembre 2004)*, Roma, 2006, p. 393.
- SICO L., *Dalla libertà dei mari alla disciplina analitica delle attività di utilizzazione degli spazi marini*, in AA.VV., *Studi in onore di Umberto Leanza*, vol. III, Napoli, 2008, p. 1790.
- SICURELLA R., *Il controllo penale dell'immigrazione irregolare: esigenze di tutela, tentazioni simboliche, imperativi garantistici*, Torino, 2012.
- SINISCALCO M., *Autore mediato (dir. pen.)*, in *Enc. dir.*, IV, Milano, 1959, p. 443.
- SINISCALCO M., *La nuova disciplina dei delitti dei pubblici ufficiali: profili critici*, in *Leg. pen.*, 1990, p. 263.

- SOHN L.B., NOYES J.E., FRANCKX E., JURAS K.G., *Cases and Materials on the Law of the Sea*, second ed., Boston, 2014, p. 129.
- SOLLAZZI V., *Appunti di diritto romano marittimo. Su C. I, XI, 6, "De naufragiis"*, in *Riv. dir. nav.*, 1939, I, p. 253.
- SOLMI A., *Un falso documento relativo al Consolato del mare*, Cagliari, 1912.
- SPASARI M., *Profili di teoria generale del reato in relazione al concorso di persone nel reato colposo*, Milano, 1956.
- SPASIANO E., *Note di diritto romano marittimo, Lex Rhodia*, in *Riv. dir. nav.*, 1938, I, p. 3.
- SPASIANO E., *Esercizio della nave o dell'aeromobile ed impresa*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I-II, p. 181.
- SPASIANO E., *Armatore*, in *Enc. dir.*, III, Milano, 1958, p. 17.
- SPASIANO E., *Diritto penale della navigazione*, in *Enc. forense*, III, Milano, 1958, p. 239.
- SPASIANO E., *Oggetto limiti ed integrazione del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1961, I, p. 43.
- SPASIANO E., *Il diritto della navigazione come sistema unitario e autonomo*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I, p. 290.
- SPENA A., *La crimmigration e l'espulsione dello straniero di massa*, in *Materiali per una storia della cultura giuridica*, 2/2017, p. 495.
- SQUILLANTE A., *Abbandono della nave o dell'aeromobile in pericolo da parte del comandante o di componente dell'equipaggio*, in *Enc. forense*, I, 1958, p. 6.
- STARITA M., *Il dovere di soccorso in mare e "il diritto di obbedire al diritto" (internazionale) del comandante della nave privata*, in *Diritti umani e diritto internazionale*, 2019, 1, p. 5.
- TABELLINI P.M., *"Bandiere ombra". Problemi tributari e valutari*, in *Legislazione e giurisprudenza tributaria*, 3-4, 1978, p. 706.
- TEDESCHI G., *Il diritto marittimo dei romani*, Montefiascone, 1899.
- TELLARINI G., *Il diritto marittimo dell'Adriatico nel quadro della strategia navale della Serenissima Repubblica di Venezia dal XIII al XVI secolo*, in P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI (a cura di), *Tradizione giuridico marittima del Mediterraneo tra storia ed attualità (Atti del convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medioevale. Napoli, 23-25 settembre 2004)*, Roma, 2006, p. 139.
- TELLARINI G., *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, Roma, 2012.

- TELLARINI G., *Il ricorso a personale armato come misura antipirateria: l'impiego di guardie giurate private a bordo delle navi mercantili italiane*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2014, p. 207.
- TERRIBILE P., *La prima decisione del Tribunale Internazionale del Diritto del Mare: il procedimento per il pronto rilascio della m/n "Saiga"*, in *Dir. maritt.*, 4, 1999, p. 1281.
- TESTA T., *Abbandono della nave o dell'aeromobile (Diritto penale militare)*, in *Enc. dir.*, I, Milano, 1958, p. 20.
- TESTA T., *Ammutinamento e complotto*, in *Enc. dir.*, II, Milano, 1958, p. 212.
- TOCCI M., *Sintesi storica delle fonti del diritto marittimo dell'antichità e del medio evo*, in *Dir. trasporti*, 2002, p. 349.
- TONDINI M., *Stato di diritto e lotta alla pirateria nelle acque somale*, in *Dir. pen. e proc.*, 2013, 2, p. 230.
- TONDINI M., BERTOLIN F., *La Cassazione e il «caso Calipari»*, in *Quaderni Costituzionali*, 1, vol. 28, No. 4, 2008, p. 897.
- TORRESI F.M., *La pirateria marittima del XXI secolo*, in *Dir. maritt.*, 2007, p. 600.
- TRAMPUS F., *Globalizzazione e diritto cosmico. A proposito di una recente pubblicazione in Trasporti, Diritto, Economia, Politica*, 82, 2000, p. 75.
- TRAPASSO M.T., *Il richiamo giurisprudenziale all' "autoria mediata" in materia di favoreggiamento all'immigrazione clandestina: tra necessità e opportunità*, in *Arch. pen.*, 2, 2017, p. 591.
- TULLIO L., *Il diritto marittimo nel sistema del diritto della navigazione*, in *Dir. trasporti*, 2005, p. 434.
- TULLIO L., *Diritto della navigazione marittima e aerea*, in *Enc. it. Treccani*, XXI, Appendice, VII, Roma, 2007, p. 446-448.
- TURCO BULGHERINI E., *Port State Control*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, p. 765.
- TUZET G., *La storia infinita. Ancora su analogia e interpretazione estensiva*, in *Criminalia*, 2011, p. 507.
- URBAN F., *La legislazione penale quale modello di attuazione della normativa sovranazionale e internazionale anti-smuggling e anti-trafficking*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 1, 2018, p. 126.
- VALENTINI V., *Dovere di soccorrere o diritto di speronare? Qualche spunto (quasi) a caldo sul caso Sea Watch 3*, in *disCrimen* dd. 5 agosto 2019.
- VALENTINI V., *Le traiettorie della Alan Kurdi e l'archiviazione del Tribunale dei Ministri. Esiste davvero un dovere di accogliere ex naufraghi sulla terraferma?*, in *disCrimen* dd. 16 dicembre 2019.
- VALIN R.J., *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, 1760.

- VANIN O., *L'incidenza dei diritti fondamentali in materia penale sulla ricostruzione dell'ordine pubblico internazionale: il caso del riconoscimento delle decisioni straniere attributive di "punitive damages"*, in *Riv. dir. internaz.*, 4, 2017, p. 1190.
- VASSALLI G., *Limiti del divieto di analogia in materia penale*, Milano, 1942.
- VASSALLI G., *Analogia nel diritto penale*, in *Dig. disc. pen.*, I, Torino, 1987, p. 158.
- VEAS J.E., *Il fine di profitto nel reato di traffico di migranti: analisi critica della legislazione europea*, in *Dir. pen. contemp. Rivista trimestrale*, 1, 2018, p. 114.
- VELLA M., *Reati marittimi*, in *Nuovo dig. it.*, X, 1939, p. 1189.
- VENAFRO E., *Reato proprio*, in *Dig. disc. pen.*, XI, Torino, 1996, p. 341.
- VENDITTI R., *Il diritto penale militare nel sistema penale italiano*, Milano, 1997.
- VERNA V., *La responsabilità nei sinistri aerei*, in *Riv. pen.*, 1933, p. 1153.
- VICO P., *Diritto penale militare*, in *Enc. dir. pen.* (diretta da E. Pessina), XI, Milano, 1908, p. 152.
- VICO P., *Il reato esclusivamente militare*, in *Riv. dir. proc. pen. mil.*, 1935, p. 5.
- VIDALI D., *Diritto penale della navigazione*, in *Noviss. dig. it.*, V, Torino, 1960, p. 985.
- VIDALI D., *Diserzione (dir. pen. nav.)*, in *Noviss. dig. it.*, V, Torino, 1960, p. 1119.
- VIGANÒ F., *Nuove prospettive per il controllo di costituzionalità in materia penale? (nota a Corte Cost., 8 luglio 2010, n. 249)*, in *Dir. pen. proc.*, 2010, p. 1172.
- VIGANÒ F., MASERA L., *Illegittimità comunitaria della vigente disciplina delle espulsioni e possibili rimedi giurisdizionali*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2010, p. 560.
- VIGANÒ F., MASERA L., *Inottemperanza dello straniero all'ordine di allontanamento e "direttiva rimpatri" UE: scenari prossimi venturi per il giudice penale italiano*, in *Cass. pen.*, 2010, p. 1710.
- VIRZO R., *Le funzioni delle misure cautelari ordinate nel caso dell'incidente della "Enrica Lexie" (nota a Trib. intern. diritto del mare 24 agosto 2015 - Italia c. India)*, in *Giur. it.*, 10, 2016, p. 2266.
- VOGLIOTTI M., *Dove passa il confine? Sul divieto di analogia nel diritto penale*, Torino, 2011.

- WIEACKER F., «*Iactus in tributum nave salva venit*» D. 14.2.4.pr. Esegesi della «*lex Rhodia de iactu*», in *Nuova Riv. Dir. Comm. Dir. dell'Econ. Dir. Soc.*, 4, 1951, p. 287.
- XERRI SALAMONE A., *Consuetudini e tradizione nella formazione del diritto marittimo uniforme*, in U. LA TORRE, G. MOSCHELLA, F. PELLEGRINO, M.P. RIZZO, G. VERMIGLIO (a cura di), *Studi in memoria di E. Fanara*, II, Milano, 2008, p. 501.
- ZACCARIA G., *L'analogia come ragionamento giuridico*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1989, p. 1535.
- ZAMUNER E., *La tutela delle navi private nel diritto internazionale*, Napoli, 2015.
- ZANOTTI M., *Punibilità (condizioni obiettive di)*, in *Dig. pen.*, XI, Torino, 1995, p. 535.
- ZANOTTI M., MUTTI P., *Le condizioni obiettive di punibilità*, in F. BRICOLA, V. ZAGREBELSKY (a cura di), *Giurisprudenza sistematica di diritto penale*, Torino, 1996, p. 841.
- ZENO R., *Documenti per la storia del diritto marittimo nei secoli XIII e XIV*, Torino, 1936.
- ZENO R., *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano, 1946.
- ZINCANI M., *I reati di disastro tecnologico: naufragio, sommersione o disastro aviatorio (art. 428) e disastro ferroviario (art. 430)*, in A. Cadoppi, S. Canestrari, A. Manna, M. Papa, *Trattato di diritto penale. Parte speciale, I delitti contro l'incolumità pubblica e in materia di stupefacenti*, vol. IV, Torino, 2010, p. 142.
- ZINCANI M., *La cooperazione nel delitto colposo. La portata incriminatrice dell'art. 113 c.p. nei reati a forma libera*, in *Cass. pen.*, 2014, 1, p. 163.
- ZIRULIA S., *Quale sorte per le sentenze che hanno applicato l'aggravante di clandestinità?*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 9 dicembre 2010.
- ZIRULIA S., *Decreto Sicurezza-bis: novità e profili critici*, in *Dir. pen. contemp.*, <http://www.penalecontemporaneo.it>, dd. 18 giugno 2019.
- ZIRULIA S., DE VITTOR F., *Il caso della Alan Kurdi: profili di diritto penale e internazionale in punto di omessa assegnazione di un porto sicuro*, in *Sistema Penale*, <http://www.sistemapenale.it/> dd. 5 dicembre 2019.
- ZORDAN G., *Il Codice per la veneta mercantile marina*, I, Padova, 1981.
- ZUCCALÀ G., *Profili del delitto di attentato*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1977, p. 1226.
- ZUNARELLI S., *La Convenzione di Ginevra sulle condizioni per la registrazione delle navi*, in *Dir. maritt.*, 1986, p. 853.

#### BIBLIOGRAFIA

- ZUNARELLI S., *Le bandiere di convenienza ed il progetto UNCTAD sulle condizioni di immatricolazione delle navi*, in *Studi marittimi*, 27, 1986, p. 65.
- ZUNARELLI S., COMENALE PINTO M.M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, 3<sup>a</sup> ed., Padova, 2016.

## COLLANA DELLA FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA

### UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRENTO

1. *Il GEIE «italiano» tra impresa e società* - ALESSIO BARTOLACELLI (2014)
2. *Sovranità e autonomia finanziaria negli ordinamenti composti. La norma costituzionale come limite e garanzia per le dimensioni della spesa pubblica territoriale* - FLAVIO GUELLA (2014)
3. *La dimensione proprietaria delle indicazioni geografiche. Uno studio di diritto comparato* - MATTEO FERRARI (2015)
4. *La legge della scienza: nuovi paradigmi di disciplina dell'attività medico-scientifica. Uno studio comparato in materia di procreazione medicalmente assistita* - SIMONE PENASA (2015)
5. *Diritto e teologia alle soglie dell'età moderna. Il problema della potentia Dei absoluta in Giordano Bruno. Prefazione di Diego Quagliani* - MASSIMILIANO TRAVERSINO (2015)
6. *La successione a titolo particolare nel diritto controverso* - PAOLA WIDMANN (2015)
7. *Contributo allo studio del filtro in appello* - SILVANA DALLA BONTÀ (2015)
8. *«BONUS IUDEX». Saggi sulla tutela della giustizia tra Medioevo e prima età moderna* - CECILIA NATALINI (2016)
9. *BANNITI NOSTRI TEMPORIS. Studi su bando e consuetudine nel diritto comune* - CHRISTIAN ZENDRI (2016)

10. *L'elemento normativo nella fattispecie penale. Questioni sistematiche e costituzionali* - SERGIO BONINI (2016)
11. *L'omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione del sistema* - ANTONIA MENGHINI (2016)
12. *L'abbandono mero degli immobili* - CARLO BONA (2017)
13. *Il decreto legislativo di attuazione statutaria nelle Regioni ad autonomia speciale* - MATTEO COSULICH (2017)
14. *Una giustizia più riparativa. Mediazione e riparazione in materia penale* - ELENA MATTEVI (2017)
15. *Il femminicidio come fattispecie penale. Storia, comparazione, prospettive* - EMANUELE CORN (2017)
16. *L'illecito dell'amministrazione. Questioni attuali e spunti ricostruttivi alla luce dell'indagine comparata* - SILVIA PELLIZZARI (2017)
17. *Contrasto al lavoro infantile e decent work* - MATTEO BORZAGA (2018)
18. *Retroattività e diritti reali* - CARLO BONA (2018)
19. *Fallimento e arbitrato rituale. Profili di interrelazione e autonomia tra i due procedimenti* - LAURA BACCAGLINI (2018)
20. *La funzione simbolica nel diritto penale del bene giuridico* - SERGIO BONINI (2018)
21. *La «giustizia» del beneficio. Fra responsabilità civile e welfare del danneggiato* - UMBERTO IZZO (2018)
22. *Genetica e Costituzione. Esercizi di eguaglianza, solidarietà e responsabilità* - MARTA TOMASI (2019)



23. *L'analisi economica del diritto penale dalla teoria alla pratica. Il livello di efficienza delle opzioni normative in tema di tossicodipendenza e criminalità correlata* - FRANCESCA PESCE (2019)

24. *Interdetti 'de locis publicis' ed emersione della categoria delle res in usu pubblico* - ALVISE SCHIAVON (2019)

25. *Vestire a modo altrui. Dal sumptus medioevale al luxus d'età moderna tra diritto e morale* - CECILIA NATALINI (2020)

26. *La transazione amministrativa* - ANTONIO CASSATELLA (2020)

27. *Il sistema penale della navigazione. Contributo allo studio del diritto penale marittimo* - STEFANIA ROSSI (2020)

