

# I delitti della navigazione: cenni introduttivi al diritto penale marittimo

ETTORE ROMAGNOLI\*

## CENNI INTRODUTTIVI

Il vigente Codice della Navigazione, conservando una risalente tradizione concretizzata in quello della Marina mercantile del 1877, comprende un autonomo e complementare *corpus* di norme penali e processual penali, allocate nella parte III, dedicata alle *Disposizioni penali e disciplinari*, suddivisa in due libri il cui primo, negli artt. 1080-1248 disegna i reati marittimi propriamente detti e le relative disposizioni processuali, mentre il secondo rientra *latu senso* nel nostro argomento per il carattere afflittivo delle sanzioni disciplinari cui è intitolato e comprende gli artt. 1249-1265. Rispetto al testo ottocentesco, ricco in materia di circa duecento articoli su un totale di soli 461 contro i 1331 dell'attuale, rileviamo ad un primo sguardo una contrazione, peraltro compensata con il ricorso massiccio a sanzioni amministrative, che ha caratterizzato il recente periodo, e con la previsione di numerosi reati in norme speciali tra cui si segnalano per importanza quelle attinenti la tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione e dei luoghi di lavoro, che forniscono opportuno e necessario corollario ai fini della completezza del sistema.

In effetti, il Codice della Marina Mercantile del 1877 nasceva, sulla scorta del predecessore del 1865, dalla fusione del Regolamento per la Marina

\* CF (CP), già Avvocato, Collaboratore Cattedra diritto della navigazione, Università degli Studi di Trieste.

Mercantile di Carlo Felice del 1827 e la *Legge Penale della Marina Mercantile* dello stesso anno. L'impianto iniziale ha segnato in modo indelebile la fusione tra aspetti civilistici, amministrativistici, processuali e penalistici in un unico testo dedicato al comparto marittimo, in virtù del comune destino di costituire la disciplina giuridica del fatto tecnico della navigazione. In ogni caso sulla base di questi presupposti le nostre norme penali costituiscono sistematicamente un capitolo a sé stante dell'ordinamento penale "generale", qualificato dalla specialità della materia *ratione subiecti e/o obiecti*. Trattasi di reati marittimi propri o specifici della navigazione o impropri in cui, in effetti, la norma non fa che ricondurre il fatto criminoso ad una figura di reato comune o si limita a stabilire una pena diversa o a comminare una pena accessoria. Vi è comunque uno stretto legame tra gli istituti oggetto delle prime due parti e le fattispecie penali della parte III, per la qual cosa appare praticamente impossibile affrontare lo studio e tentare una ricostruzione sistematica dei reati e delle disposizioni processuali del CN qualora non si possieda in modo adeguato la materia pregressa. L'interprete, come di consueto nel diritto punitivo, dovrà conoscere gli istituti del diritto al cui presidio son poste le norme penali che si accinge a considerare, e questo anche perché si assiste sovente ad una metodica legislativa che ha posto in netta situazione di complementarità il precetto contenuto nelle prime due parti del CN con la sanzione prevista nella terza che, non dimentichiamo, annovera anche c.d. norme penali in bianco<sup>1</sup>.

Prescindendo da considerazioni che impingono nell'esegesi, e come tali esulanti dai limiti del presente contributo, la scelta operata nel 1942 conferma il passato nel senso di sviluppare un'obiettivo *autonomia* della nostra materia riunita emblematicamente in un unico codice, che, pur richiamando i principi scolpiti nel Codice Penale, i cui artt. 15 e 16 autoproclamano la mansione di norma di riferimento generale, non abdica in *parte qua* alle premesse dogmatiche di sistema del comparto marittimo, le quali non han-

---

<sup>1</sup> F. Berlingeri, "Note di diritto penale marittimo con particolare riguardo alla riforma della vigente legislazione", *Dir. Mar.*, 1930, p. 247 e segg. Fondamentale in materia lo studio di G. Leone, "Considerazioni sulla sistemazione del diritto penale della navigazione", in *Studi per la codificazione del diritto marittimo*, Roma, Società Editrice del "Foro Italiano", 1940, p. 741; e dello stesso, *Nuove questioni in tema di riforma del diritto penale della navigazione*, in "Rivista del diritto della navigazione - supplemento: Studi per la codificazione del diritto della navigazione" III, Roma, Società Editrice del "Foro Italiano", 1941; P. Manca, "Studi di diritto della navigazione", *Diritto penale della navigazione*, IV, Milano, Giuffrè, 1963, p. 129 e segg. Cfr. altresì Schiaffino, voce *Diritto penale marittimo*, in *Enciclopedia del diritto penale italiano*, XI, a cura di E. Pessina, Milano, Società editrice libraria, 1908, p. 409; D. Gaeta, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, Giuffrè, 1965, p. 105 e segg.; Spasiano, voce *Diritto penale della navigazione*, in *Enciclopedia forense*, Milano, Vallardi; Vidali, "Diritto penale della navigazione", in *Novissimo Digesto Italiano*, V, Torino, UTET, 1960; Padovani, voce *Reati della navigazione*, in *Enciclopedia del diritto*, Milano, Giuffrè, 1987; Rivello, voce *Diritto penale della navigazione*, in *Dig. Pen.*, IV, Torino, UTET, 1990 e voce *Reati marittimi ed aeronautici*, *ivi*, IX, Torino, UTET, 1996. Per l'accurata analisi storica e l'ampia disamina della successione delle fonti, si segnala il pregevole lavoro ricostruttivo sempre di Rivello, in *Dir. Mar.*, Giuffrè, 1985, p. 3 e segg. (I parte) e 262 e segg. (II parte).

no subito, in oltre sessanta anni di elaborazione e mutamenti storico-sociali di forte rilievo, scosse significative a livello dottrinale e giurisprudenziale.

La relazione del Guardasigilli, trattando degli aspetti processuali al n. 378, annuncia l'assunto in *umbrifera prefatio*, confermando l'inclusione di norme penali, riunite nell'emanando codice *In dipendenza del fatto tecnico della navigazione* in un unico testo. Osserviamo comunque che il coacervo del diritto penale della navigazione non si esaurisce nel nostro codice, dovendosi necessariamente comprendere in esso sia le norme contenute nel codice penale "generale", che quelle disseminate nelle leggi marittime complementari e, cosa che non può essere messa in non cale, in convenzioni internazionali che nel tempo hanno assunto un sempre maggior rilievo ed importanza in materia, atteso il respiro internazionale cui incomprimibilmente tende il diritto marittimo. Si potrebbe anzi affermare, senza timore di essere tacciati di audacia alcuna, che il diritto penale della navigazione trova ormai la sua sede fondamentale nelle fonti e nei principi del diritto internazionale, poiché il ricorso alle varie legislazioni nazionali è oramai subissato dalla prevalenza delle convenzioni internazionali. Inoltre, si deve osservare che il periodo in cui fu emanato il CN coincide con il massimo fulgore dell'autarchia e pertanto, benché esso sia il frutto di un abile alchimia tra perizia giuridica e senso della realtà commerciale, non può dirsi del tutto estraneo al suo momento storico. Urge quindi una "rilettura" della parte III del nostro testo in chiave ermeneutica attualizzante, in cui si tenga nel dovuto conto l'enorme evoluzione che ha caratterizzato il diritto internazionale marittimo in ogni campo, segnatamente per gli aspetti repressivi e coattivi, in relazione ad una fitta rete di nuovi beni ed istituti giuridici tutelati in maniera innovativa, sia pur tenendo conto di una grande tradizione.

Tornando a noi, e riprendendo una mai sopita polemica, notiamo che l'occasione offerta dalla codificazione del 1942 sarebbe stata ottima per includere nel nuovo strumento gli articoli a carattere prettamente marittimo sparsi nel CP del 1930, ma a un tanto non si giunse<sup>2</sup>. In ogni caso, a conferma e salvaguardia dell'autonomia della disciplina in parola, osserviamo che l'art. 15 del CP rubricato *Materia regolata da più leggi penali o da più disposizioni della stessa legge penale* pone una norma di principio di assoluta importanza per noi, in quanto conferisce al nostro sistema particolare pregnanza in virtù del princi-

---

<sup>2</sup> In F. Antolisei, *Manuale di diritto penale*, Milano, Giuffrè, 2003<sup>16</sup>, p. 20 è incluso il diritto penale della navigazione tra quelli speciali, distinto da quello comune in quanto dedicato a una classe di persone per motivo della loro qualità o posizione giuridica in cui vengono a trovarsi. Tale distinzione, basata su immagini tradizionali, non tiene conto del fatto che numerosi reati previsti dal CN e norme complementari non riguardano i soli marittimi, ma la generalità dei cittadini (cfr. artt. 1088, 1095, 1112, 1113, 1123, 1129, 1130, 1131, 1161, 1162, e segg.). In modo opportuno, si può affermare l'esistenza di un diritto penale della navigazione senza il timore di violare il precetto *Entia non sunt multiplicanda sine necessitate* convenendo con coloro che stabiliscono il nesso tra uno specifico gruppo di norme penali e punitive in genere ed il fatto tecnico della navigazione. Sulla tematica del conflitto apparente di norme ed in generale sul c.d. principio di specialità, *ivi*, p. 150 e segg. *Ivi* richiami bibliografici.

pio di specialità esplicitamente richiamato per cui «quando più leggi penali o più disposizioni della medesima legge penale regolano la stessa materia, la legge o la disposizione di legge *speciale* deroga alla legge o alla disposizione di legge generale, salvo che sia altrimenti stabilito»<sup>3</sup>. Parimenti, non deve essere dimenticata un'altra norma di rilievo sistematico simile, in cui si conferma l'elezione del principio di specialità per dirimere i conflitti apparenti di norme, contenuta nell'art. 9 della l. 689/81 in tema di sanzioni amministrative.

Il principio giuridico sopra enunciato, nel nostro caso da correlare con l'assunto dell'art. 1 del Cod. Nav., scolpisce i confini del codice penale<sup>4</sup> dando preminenza alla legge speciale sulla "generale" i cui principi sono comunque cogenti ex art. 16 CP ai fini di ottenere la corretta applicazione della *lex specialis*. Non si può inoltre sottacere il fatto che, a seguito della crescente tendenza alla depenalizzazione dei reati ed alla previsione *tout court* di illeciti amministrativi in nuovi testi legislativi, come del resto confermato nell'emblematico caso del recente Codice della Nautica, approvato con D.leg.vo 171/05, assistiamo alla creazione di un *Diritto Sanzionatorio della Navigazione* che ha realisticamente uno spettro più ampio di quello penale o criminale propriamente detto ma che ad esso può e deve essere comunque ricondotto per comunanza di finalità dissuasive. La *ratio* è comune anche se le soluzioni adottate *quoad penam* divergono per la tipologia della pena comminata ai trasgressori<sup>5</sup>. Sta di fatto che il CN comprende poche norme di inquadramento che costituiscono il cuore della disciplina speciale in quanto divergente dalla *generale* del CP contenute negli artt. 1080-1087 che aprono la parte III del CN costituendone il Capo I. La concreta stesura delle fattispecie criminose è poi inclusa nei Capi II e III, dedicati rispettivamente ai delitti ed alle contravvenzioni, mentre il Capo IV reca le disposizioni processuali.

---

3 Il codice penale prevede senza dubbio fattispecie che interessano il comparto marittimo per la gran parte comprese nel Libro II titolo VI del CP. Valga il caso emblematico del naufragio previsto dagli artt. 428 e 429 del CP. Peraltro, appare con ogni evidenza l'applicabilità degli artt. 423 e 424 (incendio) a fattispecie marittime tanto che gli artt. 1122-1125 del CN stabiliscono una serie di aggravanti specifiche e pene accessorie se i fatti sono commessi da un membro dell'equipaggio con ulteriore incremento per il comandante. Cfr. Erra, voce *Disastro ferroviario, marittimo ed aviatorio* in *Enciclopedia Del Diritto*, XIII, Milano, Giuffrè, 1963; C. De Vincentiis, note sui "Concetti di incendio di nave e naufragio", in *Dir. Mar.*, 1966, Giuffrè, p. 507. Cfr. in Giurisprudenza Cass. 15 maggio 1987, in *Giur. It.* 1988, II, 375; App. Genova 27/11/91, in *Dir. Mar.* 1992, Giuffrè, p. 432. In dottrina cfr. C. De Vincentiis, voce *Sicurezza della navigazione (delitti contro la)* in *Novissimo Digesto Italiano*, Torino, UTET, 1975; Battaglini, Bruno, voce *Delitti contro l'incolumità pubblica*, *ivi*. Per i richiami di giurisprudenza più remoti si rinvia a Righetti, *Codice della navigazione commentato*, Milano, Giuffrè, 1994.

4 In questo ordine di idee si muove C. De Vincentiis in vari contributi che l'autore ha offerto al nostro argomento tra cui *ex pluris* menzioniamo la voce *Reati marittimi ed aeronautici* in *Novissimo Digesto Italiano*, Torino, UTET, 1976 p. 939 e segg. e relativa voce in App. di aggiornamento. Vedasi inoltre gli ampi richiami all'autore tributati da G. Righetti nel *Trattato di Diritto Marittimo*, Parte IV, Milano, Giuffrè, 1999, p. 614. Cfr. anche Pellegrino, "Per una riforma delle norme penali del codice della navigazione", in *Riv. Giur. Lav.*, 1961, I, 411.

5 Vedi E. Romagnoli, "Le novità introdotte dal D. Leg.vo 507/99 nel diritto penale marittimo", in *Dir. Mar.*, 2002, 1109 e segg.

Per completezza, rammentiamo che lo Schema di disegno di legge di delega per l'emanazione di un nuovo Codice della navigazione, risalente all'ormai lontano 1986, come nota autorevolmente il Righetti<sup>6</sup>, non contiene previsioni che rimedino allo sfasamento tra i due codici in modo da ricomprendere tutti i reati obiettivamente marittimi nel CN espungendoli dal CP e ponendo così fine anche ai conseguenti problemi esegetici. Al contrario, dopo avere ribadito la *specialità ed al contempo complementarità* delle disposizioni penali del CN rispetto alla legge comune, per quel che riguarda la regolamentazione delle fattispecie relative ai reati propri della navigazione, non si sostiene la necessità della loro completa inclusione nel nuovo testo. Come si vede, allo stato dell'opera, nulla di nuovo o che faccia presagire qualche innovazione positiva nel senso degli auspici della più avveduta dottrina.

#### L'EXTRATERRITORIALITÀ DELLE NAVI E PRINCIPI BASE

Dovendo muovere i primi passi nel nostro tema, sarà necessario l'esame degli artt. 3, 4 e 6 del CP in cui si prevede il c.d. principio di *extraterritorialità* delle navi per la qual cosa esse sono considerate, con nota *factio juris*, come territorio dello Stato in qualunque luogo si trovino, con le eccezioni dettate da convenzioni internazionali specie in materia di sicurezza della navigazione e tutela ambientale qualora si trovino in acque territoriali straniere<sup>7</sup>. In tale alveo si muovono, coerentemente con il sistema di diritto internazionale della navigazione di cui alle disposizioni preliminari al CN, gli artt.

6 G. Righetti, *Op. cit.*, p. 615.

7 Cfr. Cass. Pen. 30 ottobre 1969, in *Mass. Cass. Pen.* 1969, 1666; Cass. 15 luglio 1976 n. 2796 in *Giust. Civ.* 1976, I, 1782 con nota critica di M. Grigoli; Pret. Genova 7 ottobre 1963, in *Arch. Pen.* 1965, II, 89; App. Lecce in *Giur. It.* 1969, II, 149; App. Catania 21 dicembre 1968, in *Giur. di merito* 1969, II, 337 con nota di Lazzaro; Trib. di Napoli 7 febbraio 1974, in *Riv. Dir. Int. Priv.* 1976, 585; App. di Bari 21 marzo 1978, in *La nave nella giurisprudenza*, a cura di M. Grigoli, Milano, 1986, p. 155; Cass. Pen. Sez. I, 30 ottobre 1985, n. 2705, sul caso "Achille Lauro", *ibidem*, p. 161 e in *Riv. Dir. Int.* 1987, p. 955, in cui si ribadisce la preminenza della giurisdizione italiana sulle navi di bandiera; Trib. Napoli 17 dicembre 1976, *ibidem*, p. 175; Cass. Pen. 7 marzo 1983 n. 4400, *ibidem*, p. 183; Cass. Pen. 7 febbraio 1984 n. 1504, *ibidem*, p. 190, C. Cost. 22 dicembre 1961 n. 67, in *Riv. Dir. Nav.* 1962, II, 165, con nota di Cassese "Intorno alla potestà dello Stato della bandiera sulle navi che si trovano in alto mare". In dottrina, per motivi di spazio a volo d'uccello, Cfr. R. Quadri, *Le navi private nel registro internazionale*, Milano, Giuffrè, 1939; F. Florio, *Nazionalità della nave e legge della bandiera*, Milano, Giuffrè, 1957; G. Righetti, voce *Nave*, in *Novissimo Digesto Italiano*, Torino, UTET, 1975 e sua appendice di aggiornamento e *Trattato di Diritto Marittimo*, Parte IV, Milano, Giuffrè, 1999; F. Berlingeri, *Requisiti di nazionalità, contrasti fra codice della navigazione e regolamento*, in *Dir. Mar.* 1979, p. 157; W. D'Alessio, *Nazionalità della nave: tra codificazione e decodificazione*, Napoli, Jovene, 1984; Gaeta, voce *Nazionalità della nave e dell'aeromobile*, in *Enciclopedia del Diritto*, Milano, Giuffrè, 1977 e "La nuova disciplina dei requisiti di nazionalità della nave", in *Vita notarile*, 1978, p. 338; U. Leanza, voce *Navi private* in *Novissimo Digesto Italiano*, Torino, UTET, 1975 e sua appendice di aggiornamento e in *Il diritto degli spazi internazionali*, I, Torino, Giappichelli, p. 117; S. M. Carbone, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, Giuffrè, 1970; Cataldi, "Il caso Achille Lauro e la giurisdizione dello stato costiero nel mare territoriale", in *Riv. Dir. Int.* 1987, p. 548.

4 e 5 del CP, il primo dei quali è rubricato “Navi ed aeromobili italiani in località non soggette alla sovranità di alcuno stato” ed in cui, tra l’altro, si afferma che le stesse «sono considerate come territorio italiano» con disposizione decisamente armonica con quanto previsto dall’art. 4 del CN.

Il secondo, è invece dedicato alla legge regolatrice degli atti compiuti a bordo di navi in navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero, e prevede che gli stessi siano regolati dalla legge di bandiera in tutti i casi in cui, secondo le normali regole di diritto internazionale privato, dovrebbe applicarsi la *lex loci* dove l’atto è compiuto o il fatto è avvenuto. La norma vale per le navi straniere naturalmente in condizione di reciprocità.

Dal canto suo, l’art. 1080 del CN, secondo quanto affermato nella relazione alla maestà del Re Imperatore, interviene quale norma *complementare* risolvendo due problemi in tema di applicabilità delle norme penali della navigazione nello spazio e lasciando il rimanente al codice penale. Il primo comma estende l’efficacia della legge penale della navigazione a quei fatti che sono commessi in territorio estero da coloro che sono imbarcati come membri dell’equipaggio al servizio della nave, siano essi cittadini italiani o meno. Viene quindi confermato il particolare e stretto legame esistente nella comunità viaggiante e costituito dal triangolo nave-bandiera-equipaggio. Esso costituisce quindi un’eccezione importante a principi generali dell’efficacia territoriale della legge penale.

La norma ha trovato una seconda giovinezza a seguito dell’istituzione del Registro Internazionale avvenuta con la l. 27 febbraio 1998 n. 30, il cui art. 2 ha reso possibile derogare al disposto dell’art. 318 del CN aprendo agli equipaggi “misti”. È quindi caduto nel nostro ordinamento il dogma della necessità di un *link* tra bandiera della nave e nazionalità del personale di bordo, del resto già sacrificato in virtù delle norme comunitarie sulla libera circolazione dei lavoratori in ambito UE. In ogni caso la deroga concessa non tocca sei marittimi tra cui, obbligatoriamente, il Comandante, il Direttore di Macchina, il I Ufficiale di coperta e tre ufficiali o sottufficiali oltre ad un Allievo Ufficiale di Coperta ed uno di macchina che dovranno essere quantomeno comunitari<sup>8</sup>.

Il regime internazionale delle navi e del mare in relazione al diritto penale della navigazione.

Il secondo comma dell’art. 1080 dichiara, simmetricamente con gli enunciati sulla potestà dello Stato di bandiera, inapplicabili le sanzioni penali del codice della navigazione agli equipaggi di navi straniere *salvo esplicita eccezione*.

Il tema, di basilare importanza e decisamente centrale, forma oggetto di apposita previsione sia nel CN che nella Convenzione delle Nazioni

---

<sup>8</sup> Vedi E. Romagnoli, “Registro internazionale”, Tratt. Breve di Dir. Mar., I, Milano, Giuffrè, 2007, p. 393 e segg..

Unite sul diritto del mare approvata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e ratificata e resa esecutiva dall'Italia con legge 2 dicembre 1994 n. 689. Nel primo ricordiamo l'art. 200, in cui si stabilisce che in alto mare, 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. L'argomento trova ulteriore disciplina nell'articolo seguente dedicato all'Inchiesta di bandiera, in cui si afferma che le navi mercantili nazionali devono obbedire all'intimazione di fermata delle navi da guerra di potenze amiche, giustificando, se richiesta, la propria nazionalità. In caso di inosservanza il comandante sarà punito con apposita contravvenzione di cui all'art. 1211 rubricato *Rifiuto di obbedienza a nave da guerra di potenza amica* punito con l'arresto fino a sei mesi o l'ammenda fino a € 516.

Sul fronte internazionale l'art. 27 della Convenzione di Montego Bay (di seguito Convenzione), riprendendo in modo pressoché conforme la formulazione dell'art. 19 § 5 della convenzione di Ginevra sul mare territoriale e la zona contigua del 29 aprile 1958, cui l'Italia ha aderito con l. 8 dicembre 1961 n. 1658 (non abrogata ma di fatto assorbita nel nuovo testo delle NN. UU.), offre in buona sostanza ed in modo sintetico ma esaustivo la struttura della nostra materia con la piena valenza del livello internazionale, e, come tale, cogente per tutti i paesi in possesso di una flotta mercantile. Si afferma che lo Stato costiero non *dovrebbe* esercitare la propria giurisdizione penale a bordo di una nave straniera *in transito* per “passaggio inoffensivo”, come definito dagli artt. 17 e segg., nel mare territoriale al fine di procedere ad arresti o condurre indagini con reati commessi a bordo a meno che:

- le conseguenze del reato si estendano allo stato costiero;
- il reato sia di tale natura da disturbare il c.d. “ordine pubblico” del paese;
- l'intervento del paese rivierasco sia chiesto dal comandante della nave o da agenti del corpo diplomatico e/o consolare dello stato di bandiera della nave;
- le misure siano necessarie per reprimere il traffico illecito di sostanze psicotrope.

Fatte salve le citate eccezioni, l'art. 27 prescrive altresì che resta fermo il diritto dello stato costiero di adottare le misure previste dalle proprie leggi per procedere ad arresti o indagini di bordo su navi straniere che transitano nel mare territoriale dopo aver lasciato le acque interne, cioè, a norma dell'art. 8, le acque situate verso terra rispetto alla linea di base ed ovviamente esistenti solo nel caso in cui la linea di base non corrisponda con quella di bassa marea della costa, che in tal caso funge *tout court* da linea di base. In materia, per fornire un quadro completo e preciso, si richiamano oltre alle fonti internazionali, una loro diretta emanazione nostrana e

cioè l'art. 2 del Cod. Nav. nel testo riformulato dalla l. 359/74 ed il conseguente e necessario regolamento di attuazione approvato con il DPR 26 aprile 1977 n. 816, in cui sono determinate le coordinate geografiche delle linee di base, a partire dalle quali è misurata la larghezza del mare territoriale italiano. Questo testo è di basilare importanza, poiché tra l'altro ha determinato la creazione del golfo di Taranto quale *baia storica* con diverse ripercussioni sull'assetto internazionale del mar mediterraneo.

Delle sopradescritte attività deve essere informato, a richiesta del comandante, un agente diplomatico o consolare dello stato di bandiera *prima* di adottare qualsiasi misura. Lo stato costiero facilita i contatti tra costoro e l'equipaggio della nave, anche se, in casi di urgenza/emergenza, le notifiche possono avvenire mentre le misure sono in corso di esecuzione. Lo stato costiero, deve altresì valutare prima di procedere ad un eventuale arresto l'opportunità dello stesso in relazione al rispetto degli interessi della navigazione.

L'ultimo comma dell'articolo 27 in rassegna, prevede che, fatte salve le disposizioni della parte XII rubricata *Prevenzione e protezione dell'ambiente marino e/o* in caso di violazione di leggi e regolamenti adottati in conformità della parte V vertente sulla *Zona economica esclusiva*, lo stato costiero *non può adottare alcuna misura a bordo di una nave straniera in transito nel mare territoriale* per procedere ad un arresto o condurre indagini a seguito di reati commessi *prima* dell'ingresso della nave nel mare territoriale, se questa, provenendo da un porto straniero, si limita ad attraversare il mare territoriale senza entrare nelle acque interne. Le regole generali della Convenzione in parola subiscono alcune eccezioni ad opera degli artt. 95, in cui si sancisce per le navi militari la completa immunità dalla giurisdizione di qualunque paese di qualunque stato che non sia quello di bandiera, e 96, che prevede, in alto mare, per le navi di proprietà o al servizio di uno stato, e da questo impiegate esclusivamente per servizi governativi non commerciali, la completa immunità dalla giurisdizione di qualunque paese di qualunque stato che non sia quello di bandiera.

Sempre in argomento ma passando alla giurisdizione penale che più da vicino ci riguarda, l'art. 97 della Convenzione, riprendendo l'art. 11§1 della Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958, prevede che in caso di abbordo, o qualunque altro incidente di navigazione nell'alto mare che implichi la responsabilità penale o disciplinare del comandante della nave o di qualunque altro membro dell'equipaggio, *non possono 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 possiedono la cittadinanza.

In ambito disciplinare, lo stato che ha rilasciato la patente di capitano o un'idoneità/abilitazione o licenza, è il solo competente, dopo aver celebrato un regolare processo, a disporre il ritiro o la sospensione di tali documenti, anche nel caso in cui il titolare non sia suo cittadino.



Infine, 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 della nave.

#### PRINCIPALI ECCEZIONI ALLE REGOLE GENERALI DEL REGIME INTERNAZIONALE DELLE NAVI E DEL MARE

Ai sensi dell'art. 94 della Convenzione, qualora uno stato diverso da quello di bandiera abbia seri motivi per ritenere che su una nave la giurisdizione ed il controllo non siano stati adeguatamente esercitati, può darne immediata notizia allo stato di bandiera con cui potrà cooperare nello svolgimento della conseguente inchiesta. In tali casi è riconosciuta una competenza privilegiata se non esclusiva allo stato di bandiera rispetto all'altra meramente "concorrente" degli altri stati<sup>9</sup>.

Importanti eccezioni concernono la pirateria, la tratta di schiavi e le attività inquinanti, per le quali l'art. 200 e segg. dettano apposita ed articolata normativa. Comunque, a conferma dell'unitarietà dell'ordinamento giuridico nazionale con l'internazionale in materia marittima, l'articolo 110 contiene norme sul diritto di visita e prevede che, salvo il caso in cui gli atti di ingerenza derivino da poteri conferiti in virtù di trattati, una nave da guerra che incrocia nell'alto mare una nave straniera non avente diritto alla completa immunità secondo il disposto degli articoli 95 e 96, non può legittimamente abbordarla, a meno che non vi siano fondati motivi per sospettare che la nave in questione:

- a) sia impegnata in atti di pirateria;
- b) sia impegnata nella tratta degli schiavi;
- c) sia impegnata in trasmissioni abusive e lo stato di bandiera della nave da guerra goda dell'autorità di cui all'articolo 109;
- d) sia priva di nazionalità;

oppure:

- e) pur battendo una bandiera straniera o rifiutando di esibire la sua bandiera, abbia in effetti la stessa nazionalità della nave da guerra.

---

<sup>9</sup> Così U. Leanza, voce *Navigazione marittima internazionale* in Enc. Giur., Roma, Treccani, 1990, il quale fa risalire l'adozione delle previsioni convenzionali dalla sentenza adottata nel 1927 dalla Corte Permanente di Giustizia Internazionale, a proposito della controversia tra Francia e Turchia relativa al caso *Lotus*, riguardante le ipotesi di giurisdizione penale dello stato di bandiera in occasione di eventi relativi ad urti tra navi da cui sia derivata la morte di una o più persone, con il conseguente necessario coinvolgimento penale. Sul diritto penale internazionale cfr. R. Quadri, *Diritto penale internazionale*, Padova, CEDAM, 1944; N. Levi, *Diritto penale internazionale*, Milano, Giuffrè, 1949; Tesaurò, *Il diritto penale internazionale*, Napoli s.d.

Nei casi di cui sopra, la nave da guerra può procedere con gli accertamenti necessari a verificare il diritto della nave a battere la propria bandiera. A questo fine può inviare alla nave sospettata una lancia al comando di un ufficiale. Se dopo il controllo dei documenti i sospetti permangono, si può procedere con ulteriori indagini a bordo, che saranno svolte con ogni possibile riguardo. Se i sospetti si mostrano infondati e purché la nave non abbia commesso alcun atto che li giustifichi, essa sarà indennizzata di ogni danno o perdita che possa aver subito secondo i noti e comunemente accettati principi dettati in caso di responsabilità aquiliana. Queste disposizioni si applicano, *mutatis mutandis*, anche agli aeromobili militari e ad altre navi o aeromobili autorizzati, che siano chiaramente contrassegnati e identificabili come navi o aeromobili in servizio di Stato.

Concludendo, in tema di giurisdizione dello stato rivierasco, rileviamo che tra le correnti di pensiero concernenti il complesso argomento, si distingue tra chi:

- la ritiene valida su tutti i fatti penalmente rilevanti compiuti a bordo;
- la esclude *tout court* dando preminenza alla sola potestà dello stato di bandiera;
- la limita esclusivamente ai “fatti di bordo” che influiscono sull’ordine pubblico dello stato rivierasco, comprendendo chiaramente i reati concernenti la pesca abusiva e l’inquinamento delle acque.

In linea di massima si ritiene che la terza ipotesi sia quella conforme allo stato della legislazione in atto.

Sempre in campo internazionale, segnaliamo che con l. 25 ottobre 1977 n. 880 entrata in vigore il 9 maggio 1980, l’Italia ha ratificato e dato esecuzione alle tre convenzioni di Bruxelles, in data 10 maggio 1952<sup>10</sup>, concernenti l’unificazione di alcune regole sul sequestro conservativo delle navi e sulla competenza civile e penale in caso di abbordaggio. In questa sede interessa quella sull’unificazione di alcune regole relative alla competenza penale in materia di abbordaggio ed altri avvenimenti della navigazione. In essa si statuisce, in modo conforme all’elaborazione dottrina e legislativa di maggior tradizione e rilievo, che nel caso di abbordaggio, e di qualsiasi altro evento della navigazione accaduto su una nave e che possa comportare responsabilità penale, la giurisdizione appartiene allo stato di bandiera della nave stessa (art. 1). Peraltro, la convenzione non trova applicazione quando l’abbordaggio o l’avvenimento della navigazione avvenga nei porti, nelle rade o nelle acque interne. Per l’art. 4 è altresì concessa la possibilità delle parti contraenti

---

<sup>10</sup> Oddini, “la convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sulla competenza penale in tema di urto di navi”, in *Dir. Mar.* 1953, p. 3.

di riservarsi il diritto di perseguire i fatti commessi nelle loro acque territoriali, dando così forte rilievo alla *lex loci*<sup>11</sup>.

Il codice da parte sua ha seguito una strada intermedia, dichiarando applicabili in questo caso le norme dello stesso.

#### PRINCIPALI ECCEZIONI ALLA DISCIPLINA GENERALE. CONTINUA: IL DIRITTO DI VISITA

Premesso che gli artt. 1099-1102 del CN prevedono delitti specifici in materia di “polizia della navigazione”, con fattispecie quali il rifiuto di obbedienza a nave da guerra (art. 1099), la resistenza o violenza contro nave da guerra (art. 1100), l'imbarco di armi, munizioni o persone a scopo delittuoso (art. 11019), la navigazione *fuori dei casi di cui all'art. 260 CP* in zone vietate (art. 1102), alla cui condanna seguono pesanti pene accessorie (ex art. 1103), rileviamo che la più nota eccezione al principio della sottoposizione della navigazione in alto mare alla potestà dello stato di bandiera è certamente reperibile nel c.d. *Diritto di inseguimento*. L'istituto, che ha avuto una complessa elaborazione storica, dottrinarie e giurisprudenziale a partire dal XIII secolo, tanto da divenire un caso emblematico di norma consuetudinaria di diritto internazionale, dopo alterne applicazioni, è stato cristallizzato per la prima volta nella bozza di convenzione sul diritto del mare dell'Aia del 1930, costituente una sorta di “prova generale” per le seguenti più fortunate versioni. Da qui si giunge alla prima compiuta disciplina positiva contenuta nell'art. 23 della Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare ed alla piena conferma ed ampliamento di fattispecie nell'art. 111 della Convenzione.

Per esso, le navi da guerra appartenenti allo stato rivierasco, assimilate quali quelle di forze di polizia e segnatamente i pattugliatori della *Coast guard*, dove istituita, ed in genere forze pubbliche ad esse equiparate a mente della Convenzione, possono procedere all'inseguimento, al fermo ed alla cattura di navi straniere in alto mare e comunque in zona non soggetta alla sovranità di alcuno stato, qualora le stesse siano state sorprese a violare le leggi doganali, fiscali, sanitarie, contro l'immigrazione clandestina ed in genere di ordine pubblico, a patto che l'inseguimento abbia inizio nelle acque interne e/o territoriali o nella zona contigua e, con Montego Bay, nella zona economica esclusiva<sup>12</sup>. L'inseguimento, che deve essere iniziato legalmente

---

11 Cfr. Lopez De Ponzalo, “Giurisdizione penale italiana e reati commessi in acque territoriali straniere”, nota a Trib. di Bari 21 marzo 1981, in *Dir. Mar.* 1981, 578; P. Manca, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, III, Milano, Giuffrè, 1975, p. 167, *Commento alla Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sul Sequestro conservativo e sulla competenza civile e penale in caso di abordaggio*, resa esecutiva con l. 25 ottobre 1977 n. 880. Il testo, che tratta la materia della collisione ed altri incidenti di navigazione, fu elaborato dal Comité Maritime International e sottoposto alla Conferenza Diplomatica di Diritto Marittimo.

12 U. Leanza, *op. cit.*, p. 3.

e sulla base di ragionevoli e fondati sospetti, non può essere interrotto e quindi deve stabilirsi e mantenersi un costante “contatto” tra nave inseguita e unità inseguitrice. Se la nave riesce a penetrare nelle acque territoriali di un altro Stato, l’inseguimento deve essere interrotto. Una volta catturata la nave straniera, essa sarà sottoposta alle azioni che potevano essere adottate nella zona di inizio inseguimento.

Menzioniamo altresì, per l’importanza che assume nella moderna concezione della gestione di situazioni che potrebbero sfociare in crisi internazionali, la fattispecie della c.d. “presenza costruttiva” che viene realizzata 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. In tal caso, l’inseguimento potrà essere lecito perché la presenza in alto mare della nave rappresenta un modo surrettizio per violare le leggi dello stato rivierasco utilizzando strumentalmente unità diverse ma ad essa strettamente e teleologicamente connesse.

Altra eccezione di grande rilievo, anche alla luce di recenti casi importanti avvenuti nell’Oceano indiano a largo della Somalia nel c.d. *Corno d’Africa*, è rappresentata dalla pirateria, classico *crimen juris gentium* di tipica forma consuetudinaria. Il fenomeno è monitorato dall’IMO e dall’International Transport Workers’ Federation (ITWF) con sede a Kuala Lumpur. Il nostro codice dedica al tema gli artt. 1135 e 1136 rubricati *Pirateria e Nave sospetta di pirateria*. La fattispecie criminosa interna, tipica del diritto penale marittimo, trova specifico sviluppo nella normativa internazionale. Per nave pirata si intende quella che ponga in essere atti violenti, deprezzazione, cattura nei confronti di altre navi, loro equipaggi, passeggeri e merci per scopi estranei a quelli politici anche se, in effetti il caso Achille Lauro (ed altri assimilabili) mettono comunque in pericolo la sicurezza dei traffici marittimi internazionali<sup>13</sup>.

Per queste unità, poiché come noto i pirati sono detti “nemici dell’umanità” non vale il principio della tutela della bandiera e qualsiasi nave pubblica può procedere al fine di reprimere il fenomeno. La connotazione del reato voluta dalla legge italiana non è più attuale alla luce delle convenzioni internazionali che oggi regolano la materia (Ginevra 1958 e Montego Bay) ed al proposito si veda lo spazio dedicato all’argomento a livello di diritto penale internazionale all’argomento anche nella Convenzione ONU di Roma del 10 marzo 1988 per la *Repressione degli atti illeciti contro*

---

13 Sulla pirateria cfr. R. Sandiford, voce *pirateria* nel *Novissimo Digesto Italiano*, XIII, Torino, UTET, 1976; Ronzitti, voce *Pirateria (dir. Vigente)*, XXXIII, in *Enciclopedia del Diritto*, Milano, Giuffrè, 1983; Moschetti, voce *Storia della pirateria*, *ivi*, pp. 873 e segg.; G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, Parte IV, Milano, Giuffrè 1999, p. 781 e segg.

la sicurezza della navigazione<sup>14</sup>. A norma dell'art. 101 della convenzione di Montego Bay, rubricato *Definizione di pirateria*, si deve intendere per pirateria uno qualsiasi dei seguenti atti illeciti:

- a) violenza, sequestro o rapina commesso a fini privati dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile privati e rivolti:
  - nell'alto mare, contro un'altra nave o un aeromobile, oppure contro persone o beni, in un luogo che si trovi fuori dalla giurisdizione di qualunque stato;
  - contro una nave o un aeromobile, oppure contro persone e beni da essa trasportati.
- b) partecipazione volontaria alle attività di una nave o di un aeromobile, commesso nella consapevolezza di fatti tali da rendere i suddetti mezzi nave o aereo pirata.
- c) ogni azione che sia di incitamento o facilitazione intenzionale a commettere gli atti descritti alle lettere a) e b)<sup>15</sup>.

Ai sensi del successivo art. 103, la definizione di nave pirata discende direttamente dalla commissione da parte dell'equipaggio dei fatti di cui all'art. 101 cit.

Come si evince, non occorre l'*animus furandi*, cioè l'intenzione di commettere depredazione, richiesto invece dalle figure criminose di cui agli artt. 1135/ 1136 del CN.

Le navi pirata, o sospettate di esserlo, possono essere catturate dalle navi pubbliche di qualsiasi stato in alto mare pur non perdendo la propria nazionalità e possono essere sottoposte a misure di carattere repressivo. Chiaramente il problema al riguardo è l'esatta individuazione del concetto attuale di pirateria, al fine di evitare possibili abusi da parte di navi da guerra ai danni di pacifici mercantili, ed al proposito l'art. 106 della Convenzione di Montego Bay pone a carico dello stato che ha proceduto al sequestro i danni seguenti qualora non risulti provato che i sospetti fossero ampiamente fondati. Si deve operare quindi un approfondimento per comprendere se la nozione di pirateria sia corrispondente a quella classica di atti illegittimi compiuti con violenza da una nave per impossessarsi dei beni e dell'equipaggio, nonché dei passeggeri di un'altra nave, o debba invece essere rivisitata comprendendo in essa ogni azione volta a nuocere alla libertà del mare e dei traffici protetti dall'ordinamento internazionale. Secondo accreditata dottrina e *communis opinio*, il fine politico accompagnato da violenza ed *animus furandi* fa ricadere *comunque* gli atti

---

<sup>14</sup> Cfr. G. Rigetti, *op. cit.*, p. 785.

<sup>15</sup> U. Leanza, *op. cit.* pag. 3.

commessi nella pirateria propriamente detta, e pertanto la nave, che per qualsivoglia scopo, o adducendo finalità di origine politica, compia tali atti, deve essere considerata e trattata qual nave pirata *tout court*<sup>16</sup>.

La dottrina anglossassone ha inoltre elaborato i concetti di *self-defence*, *self-protection*, *self-preservation*. Per essi è consentito allo Stato marittimo, in tempo di pace, l'esercizio dei poteri di visita e cattura di navi straniere in alto mare, normalmente ammesse nei tempi di guerra per difendere interessi essenziali e vitali dei belligeranti. In questo caso la prudenza è d'obbligo perché potrebbero concretizzarsi abusi dai contorni inquietanti. Certo, la legittima difesa è canone giuridico generalissimo ed in termini di stretta autotutela, la cui fondatezza dovrà essere provata dallo stato che procede al fermo ed alla cattura, può sempre ammettersi. Inoltre, per certi trasporti quali quelli di stupefacenti, armi, schiavi e simili a servizio del crimine organizzato la coscienza collettiva è orientata ad un'ampia tolleranza. Altro caso è quello della nave priva di nazionalità con conseguente violazione dell'art. 22 della convenzione di Montego Bay, insieme ad i casi delle navi che fanno emissioni radio non autorizzate.

L'importante è che la "visita" sia implementata sulla base di sospetti ragionevoli, concreti e convergenti. In caso contrario, ogni danno subito dovrà essere risarcito in senso aquiliano perché ingiusto.

Tra i vari casi menzionati alcuni sono regolati convenzionalmente, mentre altri discendono dal diritto internazionale, tra cui certamente la pirateria, all'uso fraudolento di bandiera ed all'apolidia della nave; per la tratta degli schiavi e l'emissione di trasmissioni radio non autorizzate o pirata non può invece dirsi che si sia ancora formata una norma di diritto internazionale.

#### PRINCIPALI ECCEZIONI ALLA DISCIPLINA GENERALE. CONTINUA

In ogni caso evidenziamo che si fa strada un crescente calo di "valore" del senso di intangibilità della bandiera straniera in alto mare sia sul piano del diritto generale, sia su quello convenzionale. Si allarga lo spettro dei poteri degli stati costieri e "del porto", con riguardo ad atti e fatti della navigazione, sovente con palese contrasto con le legislazioni nazionali, che danno preminenza alla legge di bandiera come in modo emblematico praticato dal nostro sistema ricostruibile dal combinato disposto delle sopramenzionate norme cardine del CN e del CP.

Si vorrebbe affermare che, pur nel riconoscimento di tali principi, per ciò che attiene gli atti e fatti di bordo, la potestà dello stato di bandiera sarebbe "concorrente" con quella dello stato costiero o del porto. Certo, tutto ciò è foriero di conflitti anche se, come osservato da Leanza<sup>17</sup>, «il go-

<sup>16</sup> U. Leanza, *op. cit.*, p. 4.

<sup>17</sup> *Op. cit.*, p. 4.

dimento della libertà di navigazione in alto mare ed il principio di sottoposizione esclusiva della nave alla potestà dello Stato della bandiera non implicano *necessariamente l'esercizio di un'esclusiva competenza legislativa e giurisdizionale per quanto concerne tutti gli eventi relativi alla nave ed alla navigazione verificatisi in alto mare*». Un tanto è palese nel caso in cui, successivamente a tali eventi, la nave penetri in aree straniere, dove, se da un lato dobbiamo veder tutelata la libertà del commercio marittimo, nondimeno possiamo trascurare l'ordine pubblico del paese ospitante con conseguente ampliamento della giurisdizione della *lex loci*.

In particolare, segnaliamo, quali oggetto di tutela che può trascendere ed infrangere il velo della bandiera, diritti relativi a:

- lavoro di bordo in relazione alla sicurezza e salvaguardia della dignità dei marittimi;
- giurisdizione penale e civile relative ad eventi che riguardano la navigazione e la sua sicurezza;
- la prevenzione e repressione dell'inquinamento marino e della vulnerezza delle risorse biologiche del mare.

Questi principi sono comune bagaglio di tutte le moderne convenzioni marittime il cui portato è conchiuso negli artt. 218 e 221 della Convenzione.

L'intervento in alto mare è peraltro connesso normalmente con eventi di grave entità, che, sia pur avvenuti in alto mare, possono certamente interessare per ovvi motivi gli stati rivieraschi più prossimi. A fronte di una eccezionalità per l'alto mare, l'intervento diviene più frequente e tollerato nell'ambito delle acque territoriali, nella zona contigua, nella piattaforma continentale e nella zona economica esclusiva.

Concludendo, i principi della giurisdizione strettamente connessa alla bandiera si vanno rarefacendo in virtù del nuovo assetto degli spazi marittimi elaborato nel corso del secolo passato e sfociato nella Convenzione sulla spinta di nuove frontiere, nella possibilità di sfruttamento dei beni e risorse del mare, unitamente alla maggior pregnanza che vanno assumendo le istanze volte a tutelare valori assoluti, quali la dignità dell'uomo, a prescindere dal paese che le reca offesa, e la tutela dell'ambiente intesa a tutto tondo quale *telos* finale per la sopravvivenza della specie umana sul pianeta.

#### IL CONCORSO DI ESTRANEI IN UN REATO PREVISTO DAL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Recita l'art. 1081 del CN che, fuori dai casi previsti dall'art. 117 del CP, quando per l'esistenza di un reato previsto dal CN è richiesta una particolare qualità personale, coloro che sono concorsi nel reato, pur privi della suddetta qualità, ne rispondono se conoscevano la qualità del col-

pevole. Compete peraltro al giudice la possibilità di diminuire la pena. La differenza con l'art. 117 CP consiste nel fatto che per tale norma il cambiamento del titolo di reato può dipendere o dalle qualità personali del colpevole o dai rapporti fra colpevole ed offeso, mentre per la norma in esame può dipendere esclusivamente dalla qualità personale del soggetto attivo. Per la corretta lettura della norma, sarebbe necessario affrontare un importante argomento sistematico, che nel nostro tema appare capitale: la distinzione tra i reati *propri* e *impropri* della navigazione. In questa sede, per ovvi motivi di spazio, non ripeteremo quanto già elaborato in pregevoli contributi e pertanto rimandiamo agli stessi<sup>18</sup>, pur dovendo far menzione della delicata questione.

Partendo dalla relazione al codice, il n. 688 delinea il concorso di estranei in un reato della navigazione legato alla qualità personale dell'agente, e quindi proprio od esclusivo, la cui presenza è massiccia nel nostro codice, relazionandola all'art. 117 del CP, di cui la nostra norma è integrativa nel senso di fornire una necessaria specificazione, e correlando il potere del giudice di ridurre la pena all'interessato *in relazione al grado di partecipazione dell'estraneo, nonché agli altri criteri generici stabiliti in tema di esercizio del potere discrezionale del giudice*.

In ogni caso, per aversi penale responsabilità, l'estraneo deve conoscere la qualità personale dell'altro concorrente. Tale conoscenza, per dirla con la relazione, costituisce *insopprimibile esigenza per aversi la responsabilità a titolo del concorso in parola*, dato che all'estraneo, in caso di ignoranza, non possono essere rivolti specifici addebiti, mancando l'essenziale elemento psicologico di imputazione. Molto si è disquisito sulla validità della norma in questione, ritenendola da alcuni pleonastica e di ciò troviamo ampio strascico in dottrina<sup>19</sup>.

A nostro sommo avviso, pur in carenza di decisive pronunce giurisprudenziali cognitive, si può tranquillamente protendere per la valenza giuridica della norma nell'abito del CN, trovando la stessa giustificazione in relazione alla specificità della nostra materia. In effetti, ipotesi criminali gravi e meno gravi potrebbero essere "aggirate" in virtù di mancanze di qualifiche personali artatamente predisposte e, pertanto, la *ratio* della norma è da riconoscere anche in relazione al temperamento ammesso nella

---

18 A parte la relazione al codice, nn. 677 e segg., rimandiamo a Leone, ult. op. cit., p. 116; P. Manca, *Studi di diritto della navigazione* cit., IV, p. 126 e segg.; Padovani, op. cit., p. 1196; P.P. Rivello, voce *Diritto penale della navigazione*, in Dig. Pen., IV, Torino, 1990 e voce *Reati marittimi ed aeronautici*, ibidem, IX, Torino, 1996, in Dig. Pen. IV, Torino 1990 vol. IX, Torino 1996, pag. 116 oltre, chiaramente G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo* cit., IV p. 610 e la principale manualistica.

19 Cfr. in modo particolare P. Manca, ult. op. cit., p. 133 e segg., che afferma tra l'altro: «Per giustificare la norma, sotto ogni profilo pleonastica, la relazione, n. 688, adduce argomenti piuttosto involuti ed oscuri». Menzioniamo altresì C. De Vincentiis, Voce *Reati marittimi ed aeronautici* in *Novissimo Digesto Italiano*, Torino, UTET, 1976, p. 940, afferma invece che la norma sarebbe stata più opportuna qualora inserita nel CP in sede di revisione sistematica del concorso di persone nel reato.



discrezionalità affidata al giudice dal prefato II comma. Dice Righetti che non vi è dubbio alcuno sulla incriminabilità e punibilità di chi concorre o agevola la commissione di reati propri della navigazione, potendo godere di una mera diminuzione di pena. La conoscenza della qualità personale dell'agente rileva anche nei reati colposi<sup>20</sup>, in quanto l'art. 1081 CN non pone distinzioni di sorta in ordine all'*elemento psicologico del reato*.

#### LE PENE ACCESSORIE, LORO EFFETTI E DURATA

Della tematica si occupano gli artt. 1082 e 1083, cui debbono aggiungersi il 1083 *bis e ter* introdotti dal D.leg.vo 507/99 ed attinenti alle sanzioni amministrative, che meritano apposita trattazione. Per tale aspetto si conferma quindi la peculiarità e necessità di uno specifico sistema penale marittimo. In particolare, facendo salve le classiche pene accessorie di cui all'art. 19 del CP, l'art. 1082 del CN prevede quali pene accessorie per i delitti:

- 1) L'interdizione dai titoli professionali marittimi, qualora il delitto sia stato commesso da titolato. Al riguardo, dobbiamo ricordare che la disciplina generale dei titoli professionali marittimi trae base nell'art. 123 del CN, che rimanda a sua volta al Regolamento di attuazione del CN, (artt. 248 e segg.), recentemente e profondamente innovato dalla previsione dei nuovi titoli professionali marittimi adottati in armonia della STCW 78/95 cui l'Italia ha aderito con. L. 21 novembre 1985 n. 739 e discendenti provvedimenti attuativi, in cui sono stati previsti i nuovi titoli professionali marittimi. Menzioniamo per opportuna notizia il Decreto Min. Trasp. e Nav. 5 ottobre 2000, *sospeso* per anni nonché il DM 30 novembre 2007 e DD 17 dicembre 2007, (pubblicati nel SO GU n. 13 del 16 gennaio 2008) che hanno finalmente avuto pratica attuazione, portando l'Italia in Europa anche per l'istruzione nautica. Non si debbono peraltro sottacere i titoli professionali specifici previsti per il diporto ex DM 10 maggio 2005 n. 121 ai quali la norma in esame deve ritenersi applicabile appieno.
- 2) L'interdizione dalla professione marittima nel caso in cui chi ha commesso il delitto appartenga *sic et simpliciter* al personale marittimo ex art. 113 e segg. del CN. In tal modo non vi è possibilità di aggiramento della disciplina perché anche il non graduato risponde appieno per le sue responsabilità in ordine alla commissione di delitti ed anzi, mentre il titolato può "ripiegare" su mansioni inferiori essendo sottoposto alla sola interdizione del titolo, il marittimo "semplice" perde *tout court* la possibilità di navigare e quindi di esercitare la sua professione.

---

<sup>20</sup> Padovani, op. cit., p. 1200-1202.

L'articolo prevede altresì pene accessorie per le contravvenzioni, mitigando l'interdizione dalla professione in sospensione. Di tali aspetti sarà fornita autonoma menzione nella trattazione relativa alle contravvenzioni ed illeciti amministrativi. Un certo parallelismo può essere evidenziato per la disciplina delle patenti nautiche in cui è prevista la sospensione a seguito del semplice inizio di un procedimento penale per delitti di cui alla parte III del CN o per omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime colpose derivanti dalla violazione di norme sul comando di unità da diporto ex art. 40 del DM 29 luglio 2008 n. 146 recante il Regolamento di attuazione del codice della nautica approvato con D.leg.vo 171/05<sup>21</sup>.

Altro argomento affine, che ha provocato numerosi interventi giurisprudenziali di ogni livello, è contenuto negli artt. 24-26 l. 963/65 e succ. mod. sulla pesca marittima, in quanto la condanna per reati previsti da tale testo comporta, quale pena accessoria, la sospensione del permesso di pesca<sup>22</sup>.

La relazione n. 689 rimarcò l'affinità che intercorre tra le pene accessorie comuni dell'interdizione dai pubblici uffici e dell'interdizione dall'esercizio di una professione o arte, e quelle di cui sopra, formando oggetto di acuta critica da parte di eminente autore anche alla luce dell'u.c. dell'art. 1083 CN<sup>23</sup>.

Tracciata la disciplina generale nell'art. 1082, il successivo provvede a specificare gli effetti e la durata delle pene accessorie. Si va, ex art. 1083 commi 1° e 2° CN dall'interdizione perpetua dal titolo o dalla professione marittima a quella temporanea con un minimo di 30 gg. ed un massimo di cinque anni.

Per la sospensione dal titolo, ex art. 1083 commi 3° e 4° CN o dalla professione marittima si va da un minimo di 15 gg. ad un massimo di anni due. In nessun caso la pena accessoria può superare quella della pena principale con i limiti sopraesposti.

L'ultimo comma dell'articolo in esame prevede che alle pene accessorie di cui sopra si applichino rispettivamente le disposizioni relative all'interdizione da una professione o alla sospensione dall'esercizio di una professione. Per ciò che attiene gli artt. 1083 *bis e ter*, come già detto, si rimanda alla trattazione specifica sulle contravvenzioni ed illeciti amministrativi.

## LE CIRCOSTANZE IN GENERALE

Il reato circostanziato rappresenta uno degli argomenti più complessi ed affascinanti delle trattazioni di diritto penale. Per circostanze si intendono quegli elementi accidentali che *stanno intorno* – *circum stant* – ad un rea-

21 Cfr. E. Romagnoli, *La disciplina del diporto nel codice della nautica*, Trieste, ed. CCIA, 2008.

22 Cfr. Angelone, "Le pene accessorie nel diritto penale della navigazione", in Riv. Pen. 1988, 9 e segg.

23 Righetti, *ult. op cit.*, pag. 636.

to di per sé già strutturalmente perfetto, determinando solo modifiche in ordine alla cornice edittale della pena. Si distingue tra circostanze:

- comuni e speciali;
- oggettive e soggettive;
- antecedenti, concomitanti e susseguenti.

Il CN si occupa dell'argomento per due circostanze *tipiche* previste negli artt. 1084 e 1085 ed altre speciali previste per singoli reati. Per le attenuanti generali, sono certamente applicabili quelle previste dal CP ed altre previste nei singoli delitti<sup>24</sup>.

Prendiamo le mosse dall'art. 1084, a mente del quale, se alcuno dei delitti previsti dal CN stesso è commesso dal Comandante o da un Ufficiale la pena è aumentata fino ad un terzo, nel caso in cui tale qualità non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del reato. Per certi aspetti si riprende l'aggravante di cui all'art. 61 n. 9 del CP anche se ci si appunta principalmente sulla posizione soggettiva rivestita dall'agente. La relazione spiega che tale disposizione è imposta dalla considerazione della maggiore gravità insita nell'attività delittuosa posta in essere da parte del Comandante e degli Ufficiali. In effetti, a bordo, attesa la stretta connessione dell'equipaggio e la gerarchia quasi militare che presiede all'organizzazione marittima, un cattivo esempio del superiore riveste un carattere più grave di ciò che potrebbe avere in normali luoghi di lavoro a terra. Inoltre, continua la relazione, vi è un motivo pratico-redazionale posto alla base della circostanza perché sarebbe stato ridondante ripetere ogni volta l'aggravante per i singoli reati.

L'articolo in parola richiama il caso in cui il reato sia proprio del Comandante e/o dell'Ufficiale, per cui la circostanza viene "riassorbita" in quanto causa la mutazione del titolo del reato. In ogni caso si connette teleologicamente la *ratio* della norma con la qualifica funzionale rivestita dall'agente alla violazione di un dovere di rettitudine che egli dovrebbe invece osservare al massimo livello a tutela della sicurezza e correttezza "globale" nella navigazione<sup>25</sup>.

Passando alla seconda circostanza prevista dall'art. 1085, rammentiamo che esso comporta l'aumento sino ad un terzo della pena nel caso di delitto non previsto dal CN commesso da un componente dell'equipaggio contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle sue funzioni. Ciò non vale quando la qualità della persona offesa non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto.

---

24 C. De Vincentis Voce Circostanze del reato (diritto penale della navigazione) in *Novissimo dig. It. Torino* vol. III; Rivello, voce *Circostanze del reato nel diritto penale della navigazione*, in *Dig. Pen. Torino* 1988, vol. II, pag. 224.

25 Cfr. T. Padovani, *op. cit.* pag. 1202.

Molto si è disquisito sulla “duplicazione” e conseguente natura pleonastica operata da questa circostanza con quella di cui all’art. 61 n. 10 del CP. L’assunto è fatto proprio e si manifesta in modo esplicito nel n. 692 in cui il *Relatore* afferma: «La formula adottata è tolta dall’art. 61 n. 10 del CP. Ho voluto – in conformità alla regola contenuta in questo articolo – chiarire che la presente aggravante non funziona quando la qualità della persona offesa è elemento costitutivo o circostanza aggravante del reato e ciò allo scopo di evitare un’iniqua duplicazione di aggravamento.

La disposizione in esame non può dirsi superflua in relazione alla norma di cui all’art. 61 n. 10 CP in quanto non è affatto pacifico che il comandante sia pubblico ufficiale o incaricato di pubblico servizio e – ad ogni modo – tali non sono l’ufficiale della nave o il graduato dell’aeromobile, soggetti della cui tutela non può disinteressarsi il presente codice».

La problematica presentata, alquanto complessa, impinge la sua origine nella controversia sulla natura di pubblico ufficiale e/o incaricato di un pubblico servizio del comandante della nave ed in questa sede, per motivi di spazio, rinviando alla dottrina che si è occupata dell’argomento<sup>26</sup>.

La circostanza aggravante vale anche nel caso in cui il delitto sia commesso da un passeggero, a conferma della particolare cogenza che il codice connette con l’autorità dello Stato maggiore a bordo delle navi come si evince altresì dall’art. 1095 e dagli artt. 1249 e 1257 in ordine al potere disciplinare nella navigazione marittima.

---

26 C. De Vincentis Voce Autorità di bordo (Delitti contro) in *Novissimo dig. It.* Torino vol. I. G. Ingianni, voce Comandante di nave e di aeromobile, *ibidem* vol III; Spasiano, voce Comandante della nave., in *Enc. del diritto*, Milano 1960; A. Torrente, *I contratti di lavoro della navigazione*, Milano 1948; F.A. Querci, *La figura giuridica del comandante di nave ed aeromobile*, Milano 1964. Per un’analisi critica sull’art. 1085 del C.N. cfr. anche Righetti, *op. cit.* vol. IV pag. 631 e Padovani, *op. cit.* 1202.. Per la nozione di equipaggio cfr. F.A. Querci, voce Equipaggio della nave e dell’aeromobile in *Enc. del diritto*, Milano.