

## SULL'OMICIDIO NAUTICO.

SINTETICA ANALISI DEL RIFORMATO ART. 589 BIS C.P.  
ALLA LUCE DEI PRINCIPI DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE*Mariagiulia Previti* \*

SOMMARIO: 1. Introduzione – 2. L'art. 589 *bis* c.p.: una norma giovane ma complessa – 3. Sulla violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna – 4. Sul richiamo alle unità da diporto di cui all'art. 3 del Codice della nautica (d.lgs. n. 171/2005) – 5. Osservazioni conclusive.

1. – A pochi mesi dall'introduzione nel nostro ordinamento dei reati di «omicidio nautico» e di «lesioni personali nautiche» in virtù della legge 26 settembre 2023, n. 138<sup>1</sup>, che ha modificato, rispettivamente, gli artt. 589 *bis* c.p. e 590 *bis* c.p., si rende necessaria una riflessione sulla portata delle due nuove fattispecie criminose e sulle possibili criticità in sede applicativa.

Si tratta di un *novum* nel sistema giuridico penale, che mira a contenere i rischi derivanti dalla circolazione nautica, in un'epoca in cui è decisamente cambiato il modo di “andar per mare”<sup>2</sup>. L'obiettivo perseguito è di porre freno ai numerosi incidenti in mare causati da conducenti di unità da diporto (dotate spesso di motori di grossa cilindrata) a danno di subacquei, nuotatori in acque libere e sportivi in genere.

\* Avvocato e dottore di ricerca in Scienze Giuridiche, curriculum “Imprese, trasporti e pubblica amministrazione” dell'Università degli Studi di Messina.

<sup>1</sup> L. 26 settembre 2023, n. 138, *Introduzione del reato di omicidio nautico e del reato di lesioni personali nautiche*, in *G.U.* del 10 ottobre 2023, n. 237. Legge approvata in via definitiva dalla Camera il 20 settembre 2023 su iniziativa dei senatori Balboni e Liris, con cui è stata istituita la nuova fattispecie di omicidio nautico, attraverso un'estensione, ove compatibile, della disciplina sull'omicidio nautico.

<sup>2</sup> M. BADAGLIACCA, *Strumenti di ausilio alla navigazione, “cyber security” e potere decisionale del comandante di nave*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, 3 ss.; M. LANDI, *“VTS behind Traditions”. L'evoluzione dei servizi di assistenza al traffico marittimo verso un modello di controllo da terra*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, 817ss.; ID., *Tipologie e funzioni del VTS in Italia: stato dell'arte ed evoluzione*, in *Riv. dir. nav.*, 2021, 271 ss.; C. RUSSO, *VTS, AIS e altri sistemi di monitoraggio del traffico marittimo*, in questa *Rivista*, 2011, 16 ss.; E. SPASIANO, *Uso del mare, navigazione e trasporti: diritto marittimo, della navigazione e dei trasporti*, in *Riv. dir. civ.*, 1982, 723 ss.



La riforma della nautica da diporto, avviata dalla legge 8 luglio 2003, n. 172<sup>3</sup>, ha dato impulso allo sviluppo del turismo nautico in Italia, grazie alla semplificazione e allo snellimento di tutte le procedure, in particolare di quelle relative alla progettazione, costruzione e commercializzazione di imbarcazioni e unità da diporto.

Di fronte al continuo e positivo sviluppo della nautica e della cantieristica<sup>4</sup>, il legislatore – parimenti a quanto fatto nell'ambito della circolazione stradale<sup>5</sup> e della sanità<sup>6</sup> – ha sentito il dovere di intervenire per diffondere,

<sup>3</sup> Recante Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico, in G.U. 14 luglio 2003, n. 161. In dottrina, v. P. FULCINITI, *Decodificazione e ricodificazione: materiale per un approccio al codice della nautica da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2006, 703 ss.; sulla normativa preesistente cfr. D. GAETA, *Il nuovo ordinamento della navigazione da diporto*, in *Dir. mar.*, 1992, 339 ss.; A. ANTONINI, *Rilievi critici sulla nuova disciplina della nautica da diporto*, in *Dir. mar.*, 1991, p. 181ss.; E. SPASIANO, *Le nuove norme sul diporto*, in *Dir. giurisp.*, 1977, 641ss.

<sup>4</sup> E. ROMAGNOLI, *Gli apparati radioelettronici di bordo nel Codice della nautica novellato*, in *Dir. mar.*, 2018, 766 ss.; M. DE JORIO, *Storia del commercio e della navigazione dal principio del mondo sino a' giorni nostri*, Napoli, 1783.

<sup>5</sup> Art. 589 bis c.p. introdotto con legge 23 marzo 2016 n. 41, Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, in G.U. 24 marzo 2016, n. 70. Per un approfondimento in dottrina cfr. L. D'AMICO, *La struttura dell'omicidio stradale tra tipicità debole, colpevolezza intermittente e diritto penale simbolico*, in *Dir. pen. cont.*, 2019, 89 ss.; P. BERNAZZANI, *Il reato di omicidio stradale: spunti problematici*, in *Cass. pen.*, 2017, 102 ss.; A. MENGHINI, *L'omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione del sistema*, Napoli, 2016; E. SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, in *Dir. pen. cont.*, 18 aprile 2016; M. MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, in *Dir. pen. cont.*, 2015, 3 ss.; A. ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione*, in *Dir. pen. cont.*, 2016; G. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali". Cenni introduttivi ad alcuni problemi interpretativi di diritto sostanziale*, in *Dir. pen. cont.*, 30 giugno 2016; A. LEOPIZZI, *I nuovi delitti di omicidio e di lesioni stradali*, in *Penalista.it*, 2016; D. D'AURIA, *Omicidio stradale: prime osservazioni*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, 433 ss. P. BERNAZZANI, *Il reato di omicidio stradale: spunti problematici*, in *Cass. pen.*, 2017, 102 ss.

<sup>6</sup> Art. 590 *sexies* c.p. introdotto con legge 8 marzo 2017, n. 24, Disposizioni in materia di sicurezza delle cure e della persona assistita, nonché in materia di responsabilità professionale degli esercenti le professioni sanitarie, in G.U. 17 marzo 2017, n. 64. Per un approfondimento in dottrina cfr. L. FIMIANI, *Giudizio esplicativo e concorso di cause in tema di responsabilità penale del medico*, in *Giur. it.*, 2023, 413 ss.; L. RISICATO, *Obblighi di garanzia e medicina d'urgenza: il nodo della diagnosi differenziale*, in *Giur. it.*, 2022, 1485 ss.; G.M. CALETTI – M.L. MATTHEUDAKIS, *Una prima lettura della*

tra i tanti appassionati, la cultura della navigazione sicura e rispettosa delle regole fondamentali di diligenza, prudenza e perizia, introducendo una nuova tipologia di omicidio per colpa <sup>7</sup>.

L'omicidio nautico, nella sua natura doppiamente speciale – perché colposo <sup>8</sup> e perché riferito alla materia della navigazione <sup>9</sup> – merita, quindi, un attento approfondimento utile a delinearne l'ambito d'applicazione, anche tenendo conto del rapporto tra il diritto penale e la disciplina di settore.

Giova, infatti, fin da subito osservare che sussiste una stretta connessione tra tali branche, atteso che il Codice penale disciplina fattispecie della navigazione – come ad esempio il naufragio di cui all'art. 429 c.p., nella forma dolosa, e all'art. 449 c.p., nella forma colposa <sup>10</sup> – e che il Codice della navigazione contiene, nella parte III, libro I, titolo II, sui “delitti in particolare”, una serie di disposizioni volte a sanzionare delle condotte in contrasto con norme del codice penale <sup>11</sup>.

---

legge “Gelli-Bianco” nella prospettiva del diritto penale, in *Dir. pen. cont.*, 2017, 6 ss; C. CUPELLI, *Lo statuto penale della colpa medica e le incerte novità della legge Gelli-Bianco*, in *Dir. pen. cont.*, 2017, 15 ss.

<sup>7</sup> G.P. DEMURO, *Proporzionalità e ragionevolezza nel difficile percorso verso il c.d. omicidio nautico*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, 29 ss.

<sup>8</sup> Si assiste ad un processo di settorializzazione dell'omicidio colposo, dovuto al fatto che, nella «società del rischio», la colpa ha assunto il ruolo di elemento soggetto per eccellenza. Per un approfondimento, F. MANTOVANI, *Diritto penale. Delitti contro la persona*, V ed., Padova, 2014, 96 ss.

<sup>9</sup> Sulla specialità del diritto della navigazione, v. A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Diporto e turismo tra autonomia e specialità. Un'occasione per un incontro interdisciplinare* (a cura di U. La Torre - A. L. M. Sia), Roma, 2014, 15 ss.; F.M. DOMENIDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, Padova, 1957, 78 ss.; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965 p. 15 ss.

<sup>10</sup> Per un approfondimento sul concorso tra l'omicidio colposo e il delitto di naufragio, in dottrina cfr. G.P. DEMURO, *Uguali ma diversi: sul reato di omicidio stradale o nautico*, in *Dir. pen. cont.*, 2023, 1 ss. In giurisprudenza, Trib. Brescia, 21 marzo 2022, n.980, ove si condivide l'impostazione per cui, essendo il reato di naufragio a forma libera, affinché venga integrato il fatto tipico è sufficiente che l'imbarcazione non sia più in grado di galleggiare e navigare regolarmente, non essendo richiesto l'inabissamento e quindi la perdita del natante. Per orientamento pacifico della giurisprudenza, infatti, “*Ai fini della legge penale, deve considerarsi nave, con riguardo ai delitti di naufragio, l'imbarcazione atta al trasporto di più persone quali che siano la sua stazza, la sua portata, il suo mezzo di propulsione e la sua funzione*” (Cass. pen., Sez. IV, del 15 maggio 1987 n. 10391)

<sup>11</sup> In particolare, il riferimento è al Capo IV “Dei delitti contro la sicurezza della navigazione”, artt. 1112- 1225 c. nav. In dottrina, E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione: cenni al diritto penale marittimo*, in *Trasporti: diritto, economia, politica*, 2009, 9 ss. Per analisi di ampio respiro sistematico,

La previsione, quindi, all'interno del Codice penale, di un "reato della navigazione", non è una novità, ma è sintomatica dell'esigenza di rafforzare i collegamenti tra ambiti interdisciplinari, necessari per operare in una società complessa<sup>12</sup>.

2. – L'art. 589 *bis* c.p., come è noto, è stato introdotto dal legislatore nel 2016<sup>13</sup>. Nella sua originaria formulazione riproduceva nel contenuto l'abrogato comma secondo dell'art. 589 c.p., così disponendo «chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni».

Attesa la già acclarata rilevanza penale della condotta, a fronte della piena sovrapponibilità dell'art. 589, secondo comma, c.p. e dell'art. 589 *bis* c.p., fin da subito, è sorto spontaneo ricercare la *ratio* dell'introduzione di un'autonoma fattispecie di reato.

La ragione di tale scelta è stata ravvisata nella duplice esigenza di introdurre, per un verso, una norma "simbolica ed esemplare"<sup>14</sup> – attesa la difficoltà, in sede applicativa, di ascrivere il dolo eventuale<sup>15</sup> e di comminare, quindi, la pena

---

F. PELLEGRINO, *Commento agli artt. 1022-1037 del codice della navigazione*, in questa *Rivista*, 2009, 29 ss.; P.P. RIVELLO, voce *Diritto penale della navigazione*, in *Dig. pen.*, IV, Torino 1990, 76 ss.; T. PADOVANI, voce *Reati della navigazione*, in *Enc. dir.*, XXXVIII/1987, Milano, 1193 ss.; G. LEONE, *Considerazioni sulla sistemazione del diritto penale della navigazione*, in *Studi per la codificazione del diritto marittimo*, Roma, 1940, 741 ss.

<sup>12</sup> U. BECK, *La società del rischio. Verso una seconda modernità*, Roma, 2013; C. PERINI, *Adattamento e differenziazione della risposta punitiva nella "società del rischio"*, in *Il diritto penale di fronte alle sfide della "società del rischio"* (a cura di G. De Francesco e G. Morgante), Torino, 2017, 455 ss.; ID., *Il concetto di rischio nel diritto penale moderno*, Milano, 2010, 168 ss.; G. DE VERO, *Il nesso causale e il diritto penale del rischio*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2016, 692 ss. M. DONINI, *Il volto attuale dell'illecito penale. La democrazia penale tra differenziazione e sussidiarietà*, Milano, 2004, 97 ss.;

<sup>13</sup> Cfr. *ex multis* G. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, in *Dir. pen. cont.*, 2016, 1 ss.; A. MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale "frammentario" a un diritto penale "frammentato"*, in *Dir. pen. cont.*, 2016, 1 ss.

<sup>14</sup> Sul punto, ad esempio, è perentorio il giudizio di M. MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, cit., p. 3, ad avviso del quale si fatica a intravedere nella scelta del legislatore un significato diverso dalla sottolineatura meramente simbolica dei fatti descritti dalle nuove fattispecie: «non se ne riesce a ravvisare, infatti, alcuna ragione pratica».

<sup>15</sup> Sul dolo eventuale, L. RUSICATO, *Silenzio colpevole: colpa con previsione o dolo omissivo?*, in *Giur. it.*, 2023, 168 ss.; A. CAPPELLINI, *Il dolo eventuale tra garantismo e prevenzione generale nell'età del ri-*

prevista per l'omicidio volontario<sup>16</sup> in capo al conducente che si metta alla guida in stato di ebbrezza<sup>17</sup> – e, per altro verso, di escludere il giudizio di bilanciamento delle circostanze di cui all'art. 69 c.p.<sup>18</sup>.

A distanza di sette anni dall'introduzione dell'omicidio stradale, il legislatore, “*in ragione dell'esigenza di colmare una lacuna normativa e di rispettare il principio di uguaglianza, che impone di trattare fattispecie sostanzialmente identiche in modo identico*”<sup>19</sup>, ha inteso affiancare, all'ipotesi di omicidio colposo dovuto alla violazione delle norme sulla circolazione stradale, il caso in

---

*schio. Brevi appunti*, in *Cass. pen.*, 2021, 2991ss.; G.P. DEMURO, *Sul dolo eventuale nel dolo specifico*, in *Dir. pen. proc.*, 2020, 1329 ss.; ID., *Ubriachezza e dolo eventuale nella guida spericolata*, in *Giur. it.*, 2017, 945 ss.; G. DE SANTIS, *Il dolo eventuale come adesione volontaria alla lesione del bene: le SS.UU. “Thyssen” e il commiato dalla formula dell'accettazione del rischio*, in *Resp. civ. prev.*, 2015, 640 ss.; G. FIANDACA, *Le Sezioni unite tentano di diradare il “mistero” del dolo eventuale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2014, 1938 ss.

<sup>16</sup> Art. 575 c.p. ove si prevede che «Chiunque cagiona la morte di un uomo è punito con la reclusione non inferiore ad anni ventuno». Per un approfondimento G. DE SANTIS, *op. cit.*; M. L. SCIUBA, *Il dolo eventuale nel delitto di omicidio*, in *Cass. pen.*, 2014, 2127 ss.; M. DONINI, *Il dolo eventuale: fatto-illecito e colpevolezza*, in *Dir. pen. cont.*, 2014, 1 ss.; L. PACIFICI, *Riflessioni sulle circostanze aggravanti di cui all'art. 61, nn. 1 e 4, c.p. in materia di omicidio volontario*, in *Giur. merito*, 2013, 650 ss.; A. AIMI, *Incidente contromano in autostrada: è dolo eventuale?*, in *Il Corriere del Merito*, 2011, 1201 ss.; G. AMATO, *Circolazione stradale: per il reato di omicidio volontario occorre la prova dell'accettazione del rischio mortale*, in *Guida al diritto*, 2010, 88 ss. In giurisprudenza, v. Cass., S.U., del 18 settembre 2014, n. 38343, «In ossequio al principio di colpevolezza la linea di confine tra dolo eventuale e colpa cosciente va individuata considerando e valorizzando la diversa natura dei rimproveri giuridici che fondano l'attribuzione soggettiva del fatto di reato nelle due fattispecie. Nella colpa si è in presenza del malgoverno di un rischio, della mancata adozione di cautele doverose idonee a evitare le conseguenze pregiudizievoli che caratterizzano l'illecito. Il rimprovero è di inadeguatezza rispetto al dovere precauzionale anche quando la condotta illecita sia connotata da irragionevolezza, spregiudicatezza, disintesse o altro motivo censurabile. In tale figura manca la direzione della volontà verso l'evento, anche quando è prevista la possibilità che esso si compia (colpa cosciente). Nel dolo si è in presenza di organizzazione della condotta che coinvolge, non solo sul piano rappresentativo, ma anche volitivo la verifica del fatto di reato. In particolare, nel dolo eventuale, che costituisce la figura di margine della fattispecie dolosa, un atteggiamento interiore assimilabile alla volizione dell'evento e quindi rimproverabile, si configura solo se l'agente prevede chiaramente la concreta, significativa possibilità di verifica dell'evento e, ciò non ostante, si determina ad agire, aderendo a esso, per il caso in cui si verifichi. Occorre la rigorosa dimostrazione che l'agente si sia confrontato con la specifica categoria di evento che si è verificata nella fattispecie concreta. A tal fine è richiesto al giudice di cogliere e valutare analiticamente le caratteristiche della fattispecie, le peculiarità del fatto, lo sviluppo della condotta illecita al

cui l'evento morte sia conseguenza della violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna, introducendo così, nel *corpus* della stessa disposizione normativa, il reato di omicidio nautico.

La scelta – forse non troppo felice – di parificare le due fattispecie emerge con evidenza dalla nuova rubrica dell'art. 589 *bis* c.p., che richiama l'«omicidio stradale o nautico».

Non a caso, già nel 2016 era stata proposta<sup>20</sup> l'introduzione dei reati di omicidio nautico e lesioni personali nautiche, non andata poi a buon fine, attesa la presunta imminente riforma del Codice della nautica<sup>21</sup>, mai realizzata.

Ebbene, nonostante la comunanza di finalità perseguite, le due fattispecie di omicidio delineate all'art. 589 *bis* c.p. presentano delle sostanziali differenze di ricostruire l'iter e l'esito del processo decisionale».

<sup>17</sup> Sull'accertamento dello stato di ebbrezza anche su base sintomatica, tra le più recenti, Cass. pen., Sez. IV, 26 gennaio 2016, n. 8383. Quanto all'accertamento della guida in stato di alterazione da sostanze stupefacenti Cass. pen., Sez. IV, 2 luglio 2015, n. 36777. In dottrina, E. RECCIA, *La criminalità stradale. Alterazione da sostanze alcoliche e principio di colpevolezza*, Torino, 2014, 24 ss.

<sup>18</sup> M. MINERVINI, *L'omicidio stradale e la peculiare rilevanza delle concause*, in *Riv. pen. proc.*, 2020, 1 ss.; F. BASILE, *L'enorme potere delle circostanze sul reato; l'enorme potere dei giudici sulle circostanze*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2015, 1743 ss.; D. D'AURIA, *Le modifiche apportate alla materia della circolazione stradale*, in *Dir. pen. e proc.*, 2009, 1223 ss.

<sup>19</sup> Così ha argomentato il senatore Balboni in sede di esame della proposta di legge, approvata il 26 settembre 2023.

<sup>20</sup> Il disegno di legge n. 340 del 2023, di iniziativa del senatore Balboni, riprende il contenuto dell'Atto Senato n. 1402 della XVIII legislatura, approvato in prima lettura dal Senato e il cui iter d'esame si è interrotto in Commissione giustizia alla Camera (AC 3490). Cfr. anche il testo della proposta di legge n. 3175, presentata il 23 giugno 2021, su iniziativa dei deputati Bordonali e altri, riguardante modifiche al Codice Penale in materia di introduzione dei delitti di omicidio nautico e lesioni personali nautiche, nonché disposizioni concernenti la condotta da tenere in caso di incidente nautico.

<sup>21</sup> D. lgs. 18 luglio 2005, n. 171, attuazione della dir. 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in *G.U.* del 31 agosto 2005, n. 202, come modificato dal d.lgs. 3 novembre 2017, n. 229, concernente la *Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167*, e successivamente aggiornato al d.l. 30 dicembre 2019, n. 162, recante *Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica*, convertito con modifiche dalla l. 28 febbraio 2020, n. 8, in vigore dal 22 dicembre 2020. Cfr. E. ROMAGNOLI, *La riforma del codice della nautica: prime osservazioni sulla l. 167/15*, in *Dir. mar.*, 2015, 768 ss.

ze: alcune, di immediata intuizione (si pensi al contenuto delle circostanze aggravanti) altre, invece, meno evidenti (come la scelta di richiamare la «disciplina della navigazione» e le «unità da diporto di cui all'art. 3 del Codice della nautica») che, per questo, meritano un maggior grado di approfondimento.

Quanto alle prime, esaminando la struttura della norma *de qua*, le circostanze aggravanti previste per l'omicidio nautico, seppur apparentemente simili a quelle introdotte nel 2016 per l'omicidio stradale, non sono equivalenti.

In particolare, il legislatore ha modificato i commi due e tre dell'art. 589 *bis* c.p.<sup>22</sup> estendendo la pena della reclusione da 8 a 12 anni<sup>23</sup>, prevista nelle ipotesi di omicidio stradale aggravato dallo stato di ubriachezza o stupefazione, a chiunque, ponendosi alla guida di un'unità da diporto in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, cagioni, per colpa, la morte di una persona.

Nonostante l'equiparazione delle due condotte sotto il profilo sanzionatorio, il richiamo, nell'un caso, agli articoli del Codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285<sup>24</sup>) e, nell'altro, agli articoli del Codice della nautica da diporto (decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171<sup>25</sup>), non produce effetti coincidenti.

<sup>22</sup> In particolare, il terzo comma riguarda il caso in cui il soggetto agente si trovi in stato di intossicazione da alcool o droghe durante lo svolgimento di un'attività professionale consistente nel trasporto di persone o cose.

<sup>23</sup> Cfr., già con dopo l'introduzione dell'omicidio stradale, le critiche di C. PIERGALLINI, *Focus: l'omicidio stradale. Introduzione*, in *Riv. it. med. leg.*, 2020, 169 ss., sulle caratteristiche principali della riforma, nata, anche sotto una ragguardevole spinta mediatica, per fronteggiare fatti di omicidio e di lesioni consumati – osserva Piergallini – da alcuni “tipi di autore”, socialmente intollerabili (ubriachi, drogati, “pirati della strada”), attraverso condotte impennate nella volontaria assunzione di rischi intollerabili, che soppiantano le regole cautelari.

<sup>24</sup> Le sanzioni per la guida in stato di ebbrezza previste dal codice della strada (art. 186) dipendenti dal livello del tasso alcolemico sono le seguenti: tasso alcolemico tra 0,5 e 0,8 g/l: sanzione amministrativa da 543 euro a 2.170 euro, sospensione della patente di guida tra 3 e 6 mesi; tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 g/l: ammenda da 800 euro a 3.200 euro, arresto fino a 6 mesi, sospensione della patente di guida da 6 mesi a 1 anno; tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l: ammenda da 1.500 euro a 6.000 euro, arresto da 6 mesi a 1 anno, sospensione della patente di guida da 1 a 2 anni, sequestro preventivo del veicolo e sua confisca. Nel caso in cui il veicolo appartenga a persona estranea al reato, la durata della sospensione viene raddoppiata. La patente è, inoltre, oggetto di revoca nel caso in cui vi sia una condizione di recidiva nel biennio.

<sup>25</sup> In tema di circolazione nautica da diporto, dopo la disposizione del primo comma dell'art.

La diversità non è solo con riferimento al *quantum* delle sanzioni amministrative, ma rileva anche sul piano penalistico. Infatti, a seguito del superamento del tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 g/l<sup>26</sup>, il Codice della strada commina una sanzione penale di tipo contravvenzionale, mentre il Codice della nautica dispone solo un aumento della sanzione amministrativa prevista già per valori inferiori a 0,8 g/l. Ne discende che il sequestro o la confisca<sup>27</sup> possono, di regola, essere disposti solo in caso di circolazione stradale, attesa la natura penale della misura sanzionatoria.

Venendo al comma quinto, lo stesso, differentemente dagli altri commi, è rimasto immutato, atteso che riguarda situazioni di estrema imprudenza riferibili al solo omicidio stradale, come ad esempio, l'eccesso di velocità su strade urbane ed extraurbane, l'attraversamento con il semaforo rosso, la circolazione contromano, ecc.<sup>28</sup>.

---

53bis (recentemente riformato) del codice del 2005 che fa divieto di assumere o ritenere il comando o la condotta o la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche, le sanzioni vengono ugualmente graduate sulla base del livello del tasso alcolemico. Anche qui e ove il fatto non costituisca reato per un tasso alcolemico tra 0,5 e 0,8 g/l la sanzione amministrativa è compresa tra 2.755 euro a 11.017 euro, con sospensione della patente nautica tra 3 e 6 mesi; per un tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 g/l la sanzione amministrativa è compresa tra 3.550 euro e 12.500 euro con sospensione della patente nautica da 6 mesi a 1 anno; per un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, la sanzione amministrativa è compresa tra 5.000 e 15.000, con sospensione della patente nautica da 1 a 2 anni, sequestro del veicolo e raddoppio delle sanzioni quando sia cagionato un sinistro marittimo. La patente è inoltre oggetto di revoca nel caso in cui vi sia una condizione di recidiva nel biennio. In dottrina, B. MAROGNA, *Obbligo della patente nautica per le unità da diporto di larghezza non superiore a ventiquattro metri, impiegate nella navigazione entro sei miglia dalla costa e nelle acque interne - cilindrata e potenza dei motori*, in *Dir. mar.*, 2010, 566 ss.; M. GRIGOLI, *Appunti in merito alla nuova regolamentazione delle patenti nautiche*, in *Dir. trasp.*, 1999, 517 ss.; F. PELLEGRINO, *Abilitazione alla navigazione delle unità da diporto*, in questa *Rivista*, 2008, 42 ss.

<sup>26</sup> Al di sotto di tale soglia, il comma 4 dell'art. 589 bis c.p. prevede una pena più mite (reclusione da 5 a 10 anni).

<sup>27</sup> Per un approfondimento sulla natura della confisca del veicolo prevista per i reati del codice della strada, in dottrina, R. GAROFOLI, *Manuale di diritto penale parte generale*, Roma, 2016, 1372 ss.; S. BELTRANI, *Primi orientamenti giurisprudenziali sul "nuovo" sequestro e sulla "nuova" confisca del veicolo*, in *Dir. pen. proc.*, 2011, 749 ss.; L. BEDUSCHI, *Natura giuridica della confisca del veicolo per la guida in stato di ebbrezza dopo la l. n. 120/2010*, in *Il Corriere del Merito*, 2011, 179 ss.

<sup>28</sup> La norma prevede altre ipotesi come l'inversione di marcia in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi, sorpasso in corrispondenza di attraversamento pedonale o linea continua.

Invero, si sarebbe potuto pensare di prevedere ipotesi di estrema imprudenza anche nel campo nautico<sup>29</sup>, come il mancato rispetto, da parte del conducente del natante, delle regole di precedenza o della prescritta distanza dalla costa<sup>30</sup> o da un subacqueo<sup>31</sup>, che però non sono state previste dal legislatore, seppur vagliate<sup>32</sup>.

L'art. 589*bis* c.p., come riformato, prevede, poi, al sesto comma ulteriori fattispecie aggravanti, riconducibili a due circostanze: a) «*se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata*»; ovvero b) «*nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria*».

Anche qui, vi è una differenza tra la disciplina prevista per l'omicidio stradale e quella per l'omicidio nautico, atteso che mentre la mancanza di patente<sup>33</sup> nel caso di circolazione stradale comporta sempre l'aumento di pena, nel caso della circolazione marittima, l'aggravante è prevista solo se si tratti di un'imbarcazione che prevede l'obbligo di patente<sup>34</sup>.

Quanto poi all'aumento di pena in caso di mancata assicurazione obbli-

<sup>29</sup> Vedi alcune di quelle comprese nell'art. 53 del codice della nautica da diporto.

<sup>30</sup> Come periodicamente disposto con ordinanza dalle Capitanerie di Porto.

<sup>31</sup> Con il protocollo n. 82/033465 del 26 maggio 2003 è stata emanata dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto una circolare, indirizzata a tutte le Capitanerie di Porto, che di fatto ha modificato la distanza alla quale devono transitare le imbarcazioni, sia a vela che a motore, dalla caratteristica boa segnasub, portandola ad un minimo di 100 metri, in luogo dei precedenti 50. Se in passato, quindi, il subacqueo aveva l'obbligo di segnalarsi ex art. 130 d.p.r. n. 1639/68, a pena di pesanti sanzioni, mentre nulla era imposto ai diportisti che potevano scorrazzare liberamente nei pressi delle boe ed eventualmente rispondere solo in caso di incidente, dal 2003, invece, transitare con una imbarcazione ad una distanza inferiore a 100 metri da una boa cge segna la presenza di sub costituisce un illecito penale (art. 1231 c. nav. ed art. 650 c.p.).

<sup>32</sup> La ragione dell'esclusione è da ricondursi all'esigenza di approvare quanto prima la proposta di legge, evitando le lungaggini dovute all'esame di eventuali emendamenti.

<sup>33</sup> A prescindere dal fatto che non sia stata conseguita, o sia stata sospesa o revocata.

<sup>34</sup> Cfr. l'art. 39 Codice della nautica da diporto. La patente nautica per unità da diporto di lunghezza non superiore a ventiquattro metri è obbligatoria quando: la navigazione avviene ad una distanza superiore a 6 miglia dalla costa; la potenza del motore installato a bordo è superiore ai 40,8 cv (30 kw), si pratica l'attività di sci nautico o si conduce una moto d'acqua.

gatoria del mezzo, nel caso del veicolo a motore è prevista a prescindere dalle caratteristiche e dell'utilizzo dello stesso <sup>35</sup>, viceversa ove si faccia riferimento all'unità da diporto, l'assicurazione non è obbligatoria per tutti i mezzi ma, come disposto dall'art. 123 del Codice delle assicurazioni private <sup>36</sup>, solo per quelli dotati di motore <sup>37</sup>.

Già da questa sintetica rassegna delle circostanze aggravanti previste dall'art. 589 *bis* c.p. emergono delle differenze sostanziali e applicative tra le due ipotesi di reato, le quali, però appaiono più evidenti quando si procede ad una più approfondita lettura del dettato normativo di cui al comma primo.

In particolare ci si riferisce alla scelta legislativa, per un verso, di richiamare – al pari di quanto previsto per la circolazione stradale – alla «violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna» nonché, per altro verso, di sostituire (e, quindi, equiparare giuridicamente) al veicolo a motore le «unità da diporto di cui all'art. 3 del Codice della nautica».

A fronte dell'apparente somiglianza tra l'omicidio nautico e quello stradale, che ha portato il legislatore ad estendere al primo reato la disciplina già prevista per il secondo, emergono differenze ontologiche tra le due fattispecie e conseguenti difficoltà applicative. Giova, pertanto, soffermarsi nel dettaglio su questi ultimi aspetti.

---

<sup>35</sup> Cfr. l'art. 122 d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209 (Codice delle Assicurazioni Private) nonché l'art. 3 del Decreto del Ministro dello sviluppo economico, 1° aprile 2008, n. 861, *Regolamento recante disposizioni in materia di obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, di cui al titolo X, capo I, e al titolo XII, capo II, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - codice delle assicurazioni private*.

<sup>36</sup> Cfr. l'art. 123 Codice delle Assicurazioni private, nonché l'art. 4 Decreto del Ministro dello sviluppo economico, 1° aprile 2008, n. 861. Giova osservare che già l'art. 2 della l. 24 novembre 1969, n. 990 disponeva l'operatività dell'assicurazione obbligatoria anche per alcuni profili concernenti la navigazione lusoria per acqua. Per un approfondimento cfr. F. PELLEGRINO, *Abilitazione alla navigazione delle unità da diporto*, in *Dir. turismo*, 2007, 352 ss.; M. GRIGOLI, *La disciplina del diporto e turismo nautico*, Bari, 2005, 258 ss.; ID., *L'assicurazione obbligatoria nel diporto e nel turismo nautico*, in *Assicurazioni*, 2004, 369 ss.; U. LA TORRE, *Unità da diporto e assicurazione R.C., Diporto e turismo tra autonomia e specialità. Un'occasione per un incontro interdisciplinare* (a cura di U. La Torre e A.L.M. Sia), op. cit., p. 155 ss.

<sup>37</sup> M. GRIGOLI, *Il natante soggetto all'assicurazione obbligatoria r.c. nel codice delle assicurazioni*, in *Assicurazioni*, 2006, 163 ss.

3. – L'art. 589 *bis* c.p. punisce «chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna».

Si tratta di un reato comune<sup>38</sup> a forma libera<sup>39</sup>: infatti, il soggetto agente è «chiunque»<sup>40</sup> e la condotta colposa è volutamente generalista e inclusiva. Non a caso, il fatto tipico del reato è integrato a prescindere dal luogo in cui l'evento si verifica – in acque marine o interne – e dalla norma della «disciplina della navigazione» violata.

Ma mentre il richiamo alla «navigazione marittima o interna»<sup>41</sup>, dovuto soltanto ad un retaggio del passato<sup>42</sup>, non pone problemi applicativi, viceversa, il generico riferimento alla «violazione di norme sulla disciplina della navigazione» è foriero di possibili criticità, attesa la natura speciale e multilivello della materia considerata.

<sup>38</sup> Per un approfondimento, G. FIANDACA - E. MUSCO, *Diritto penale (parte generale)*, Bologna, 2013, 159.

<sup>39</sup> Sul punto v. G. FIANDACA - E. MUSCO, *op. cit.*, 97.

<sup>40</sup> Il legislatore, al comma primo dell'art. 589 *bis* c.p. non richiama una formulazione simile a quella successivamente prevista per delineare le circostanze aggravanti, ove invece si fa espresso riferimento a «chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del Codice della nautica da diporto».

<sup>41</sup> Come previsto ai sensi dell'art. 2 d. lgs del 24 febbraio 2009, n. 22, in G.U. 20 marzo 2009, n. 66, Attuazione della direttiva 2006/87/CE che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, come modificata dalle direttive 2006/137/CE, 2008/59/CE, 2008/68/CE e 2008/87/CE, la navigazione interna altro non è che «la navigazione effettuata in acque diverse da quelle marittime, ossia in fiumi, laghi, lagune, canali, ecc.», ed è regolamentata dal codice della navigazione e dall'apposito regolamento attuativo, d.p.r. 28 giugno del 1949 n. 631, in G.U. 17 settembre 1949, n. 214, concernente approvazione del regolamento della navigazione interna, ove sono contenute molteplici disposizioni in materia di organizzazione della navigazione interna, zone portuali, lavoro, regime amministrativo delle navi, ed esercizio della navigazione.

<sup>42</sup> La disciplina giuridica applicabile alla navigazione marittima e a quella interna è coincidente, eccezion fatta per quanto previsto all'art. 1087 c. nav. Tale norma esclude, infatti, l'applicazione delle disposizioni penalistiche contenute negli artt. 1088-1160 del codice della navigazione alla navigazione interna. Pertanto l'utilizzo della congiunzione disgiuntiva «o» è da ricondursi al fatto che, prima delle codificazioni moderne, alla navigazione marittima si applicava il codice mercantile mentre alla navigazione interna le norme del diritto privato. Per un approfondimento sul punto cfr. A. SCIALOJA, *Navi e galleggianti*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, Roma, 1940, 11 ss.

Tali difficoltà non si ravvisano nell'ambito della circolazione su strada, atteso che per individuare la normativa la cui violazione è idonea ad integrare il reato di omicidio stradale, è sufficiente richiamare alle previsioni contenute nel Codice della strada <sup>43</sup>.

Ciò è dovuto al fatto che la materia della circolazione stradale, ancorché disciplinata da un codice unitario, costituisce una mera «legislazione» <sup>44</sup> e non un «diritto»: le norme riferite alle singole situazioni restano, infatti, prive di quella connessione che contraddistingue un «sistema giuridico». Tale connessione è meramente «topografica»: dipende dalla mera circostanza che le norme sono incluse nel medesimo contenitore, il codice appunto, senza che se ne ravvisi un ordine sistematico.

Viceversa, la «disciplina della navigazione» richiamata dall'art. 589 *bis* c.p. fa riferimento ad un «diritto» speciale, inteso come un complesso organico di norme, raccolte in istituti, caratterizzato da un assetto sistematico impressogli dalla dogmatica <sup>45</sup>, al cui interno – richiamando l'immagine dei centri concentrici – si rinviene una «legislazione» costituita dalla normativa sulla nautica da diporto <sup>46</sup>, che è parte integrante dello stesso.

La complessità del diritto della navigazione – che emerge già da queste

---

<sup>43</sup> Il Codice della Strada - approvato con d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 ed entrato in vigore il 1° gennaio 1993, si compone di 245 articoli. È accompagnato da un Regolamento di attuazione del 16 dicembre 1992, n.495, in *G.U.* del 28 dicembre 1992, n. 303. Cfr. F. BASILE - G. LOSAPPIO, *I reati del codice della strada: guida alterata, fuga, omesso soccorso (artt. 186, 186 bis, 187, 189 c.d.s.)*, in *Giur. it.*, 2020, 1515 ss.; S. MAGNOSI, *Circolazione stradale e responsabilità delle automobili autonome: profili penalistici*, in *Dir. traspr.*, 2019, 325 ss.

<sup>44</sup> Sul punto, A. ANTONINI, *Diporto e turismo tra autonomia e specialità*, *op.cit.*, p. 18 ss. il quale ritiene: «Si è al di fuori del concetto di diritto[...] e si rimane in un ambito qualificabile come mera legislazione riferita ad una materia determinata, allorquando gruppi di norme, seppur coordinati o a volte soltanto riuniti in un unico testo normativo che li contiene tutti, non vanno al di là di una mera regolamentazione contestuale e coerente della materia, difettando del presupposto di un approfondimento dogmatico adeguato che dia organicità alla materia al di là delle soluzioni normative recate a problemi specifici della materia».

<sup>45</sup> Grazie alla quale ne sono evidenziati i principi, le caratteristiche, la logicità, la coerenza intrinseca.

<sup>46</sup> M. GRIGOLI, *La disciplina della nautica da diporto fra specialità e particolarismo*, in *Riv. dir. com. dir. obbl.*, 1999, 453 ss.; D. GAETA, *Il nuovo ordinamento della navigazione da diporto*, in *Dir. mar.*, 1992, 339 ss.

premesse – è tipica della sua natura speciale, in quanto branca dell'ordinamento giuridico che concorre col diritto comune a fissare la disciplina completa di una determinata fattispecie<sup>47</sup>.

Di tale peculiarità è ben consapevole il legislatore del 2023, tanto che l'Ufficio Studi della Camera dei deputati, nella scheda riferita alla proposta di legge, ha precisato che «*in materia di navigazione marittima e interna a livello nazionale si applicano principalmente le disposizioni del codice della navigazione, nonché quelle del codice della nautica, e ove manchino disposizioni del diritto della navigazione, previo ricorso all'analogia (vige infatti il "principio di analogia prioritaria"* <sup>48</sup>), *come previsto ai sensi dell'art. 1, comma 2, c. nav. si richiama al diritto civile*».

Giova a tal proposito osservare, che l'art. 1, comma 2, c. nav. fissa – come pacificamente ritenuto in dottrina<sup>49</sup> – una gerarchia delle norme e non delle fonti, essendo quest'ultima contenuta in maniera generale all'art. 1 delle preleggi<sup>50</sup>.

Questa precisazione è utile e conducente per evidenziare come il ricorso al diritto comune<sup>51</sup>, in assenza di una norma del diritto della navigazione che regoli la fattispecie, si riferisca non alle disposizioni generali, ma a quella pluralità di norme afferenti a specifici istituti, che, in quanto "esterne" al sistema del diritto della navigazione sono subvalenti ad esso, nel senso che non possono trovare applicazione se non in mancanza di una norma interna alla materia.

La disciplina della navigazione così come prescritta dal legislatore nazionale si presenta, quindi, complessa e gerarchicamente rigida.

Volendo comunque individuare, a titolo esemplificativo, alcune norme del Codice della navigazione e del Codice della nautica da diporto in cui so-

<sup>47</sup> T. ASCARELLI, *Appunti di diritto commerciale*, ed. III, Roma, 1936, 16 ss.

<sup>48</sup> Per un approfondimento, A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 59 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *L'analogia prioritaria nel sistema delle fonti del diritto della navigazione*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione* (a cura di L. Tullio - M. Deiana), Cagliari, 1993, 19 ss.

<sup>49</sup> Cfr. D. GAETA, *Le fonti*, op. cit., 183 ss.

<sup>50</sup> L'art. 1 delle preleggi, che indica le fonti del diritto, ha valore di norma generale applicabile, ad ogni settore del diritto.

<sup>51</sup> 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. trasp.*, 2014, 453 ss.

no già contenute delle regole cautelari il cui mancato rispetto è suscettibile di integrare il reato di omicidio nautico, si può far richiamo all'art. 1231 c. nav., rubricato «inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione»<sup>52</sup> ovvero agli artt. 53 e seguenti del Codice del 2005<sup>53</sup>.

Il contenuto dell'art. 1231 c. nav., a sua volta, consente di evidenziare un altro peculiare aspetto del diritto della navigazione, ossia il fatto che, oltre alle disposizioni di legge e ai regolamenti, assumono un ruolo centrale tutti i provvedimenti della Capitaneria di porto<sup>54</sup> e delle autorità di volta in volta competenti, al cui rispetto è tenuto chi naviga.

Il riferimento è, ad esempio, alle ordinanze di sicurezza balneare che ogni anno vengono emanate in prossimità dell'inizio della stagione estiva, le quali contengono indicazioni di generale prudenza, nonché impongono precisi obblighi di comportamento<sup>55</sup>, la cui violazione è suscettibile di integrare il reato di cui al riformato art. 589 *bis* c.p.

Ma il diritto della navigazione è anche costituito da tutta una serie di re-

<sup>52</sup> In giurisprudenza v. Cass. pen., S.U. del 24 giugno 1998 laddove chiarisce «Integra il reato di cui all'art. 1231 c. nav. la mancanza della «licenza» prescritta per l'esercizio del servizio di «taxi acqueo» nella laguna veneta dalla l. reg. Veneto n. 63 del 1993 e dal reg. com. Venezia n. 239 del 1994, siccome attinente – anche – al profilo della sicurezza della navigazione, oltre che a quello della tutela ambientale e del patrimonio storico-artistico della città di Venezia». In dottrina, E. ROMAGNOLI, *Sanzioni amministrative marittime. Parte I Codice della navigazione*, in *Dir. trasp.*, 2010, 103 ss.

<sup>53</sup>A. ANTONINI, *La responsabilità nell'esercizio degli sport nautici*, in *Riv. dir. nav.*, 2020, 641 ss.; A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. mar.*, 2006, 736 ss.; M. GRIGOLI, *Sulla aggiornata regolamentazione di sicurezza della navigazione da diporto*, in *Trasporti*, 2000, 119 ss.

<sup>54</sup> Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera è un Corpo della Marina Militare che svolge le funzioni attribuite dagli artt. 132, 134, 135, 136 e 137 del d.lgs. 15 marzo 2010, n. 66 (Codice dell'Ordinamento Militare). Il Corpo dipende funzionalmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per i compiti attribuiti a tale Dicastero in materia di navigazione e trasporto marittimo, vigilanza nei porti, demanio marittimo e sicurezza della navigazione. Svolge, altresì, compiti e funzioni nelle materie di competenza dei seguenti dicasteri: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali; Ministero dell'Interno; Ministero per i beni e le attività culturali; Dipartimento della protezione civile.

<sup>55</sup> *Ex multis*, si consideri, a titolo esemplificativo, l'ordinanza di sicurezza balneare n. 41/2022 della Capitaneria di Porto di Messina, la quale all'art. 5 prescrive *Divieti particolari per le unità navali*. La violazione di tale provvedimento amministrativo è suscettibile di integrare la fattispecie delittuosa di cui all'art. 589 *bis* c.p.

gole non scritte derivanti dall'esperienza marinara <sup>56</sup>.

Gli usi, che in altri settori del diritto rivestono un ruolo marginale, assumono in questo ambito una valenza centrale <sup>57</sup>.

Inoltre va sottolineato che la normativa nazionale certo non esaurisce la disciplina della materia, regolata da numerose fonti internazionali <sup>58</sup>, atteso che l'andar per mare non pone potenzialmente alcun vincolo spaziale.

In proposito, giova richiamare il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, firmato a Londra il 20 ottobre 1972 <sup>59</sup>, c.d. COLREG72 <sup>60</sup>, il quale, senza alcuna pretesa di esaustività, contiene una serie di regole cautelari sulla condotta delle navi nelle diverse condizioni di visibilità e manovrabilità.

---

<sup>56</sup> Cfr. l'art. 1 dello Statuto della Lega Navale Italiana ove si legge che la stessa è costituita allo scopo di diffondere nella popolazione, quella giovanile in particolare, lo spirito marinaro, la conoscenza dei problemi marittimi, l'amore per il mare e l'impegno per la tutela dell'ambiente marino e delle acque interne. L'avvertita necessità di costituire un ente nazionale dislocato sul territorio della penisola per promuovere la cultura del mare è sintomatica della sua importanza.

<sup>57</sup> Ciò emergeva già dall'art. 89 Codice del Commercio del 1865 che prevedeva « i contratti commerciali sono regolati dalla legge e dagli usi particolari al commercio e dal codice civile». Tuttavia, giova evidenziare che non può essere – e non è mai stato – ipotizzato che le norme imperative possano essere derogate da quelle consuetudinarie, nemmeno in virtù della specialità o dell'autonomia dell'ordinamento in cui queste si iscrivono. La prevalenza degli usi opera solo rispetto a norme dispositive.

<sup>58</sup> v., *ex multis*, Convenzione SOLAS (*Safety Of Life At Sea*), adottata il 1 novembre 1974. E' un accordo internazionale elaborato dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), volta a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con esplicito riferimento alla salvaguardia della vita umana in mare. In dottrina M. P. RIZZO, *Soccorso in mare di persone in pericolo tra norme consolidate e problematiche ancora aperte*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 949 ss.; U. LA TORRE, *Sicurezza della nave e difesa dalla pirateria*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 617 ss.; A. RIZZO, *Sicurezza della vita umana in mare*, in questa *Rivista*, 2011, 15 ss.; E. ROMAGNOLI, *La sicurezza e prevenzione della vita umana in mare, con particolare riferimento alla nautica da diporto, ed alla recente normativa sul marchio CE*, in *Trasporti*, 2002, 85 ss.

<sup>59</sup> Recepito in Italia con l. 27 dicembre 1977, n. 1085, in *G.U.* 17 febbraio 1978, n. 48 ed entrato in vigore nel luglio del 1978, poi emendato più volte.

<sup>60</sup> Acronimo di Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Cfr. S. POLLASTRELLI, *L'applicazione delle "COLREGS 1972" e il principio di autonomia contrattuale*, in *Dir. mar.*, 2007, 558 ss.; F. CURCURUTO, *L'art. 1218 del codice della navigazione e le norme sulla prevenzione degli abbordi in mare*, in *Cass. pen.*, 1983, 987 ss.; F. BERLINGIERI, *Le nuove regole per evitare gli abbordi in mare*, in *Dir. mar.*, 1973, 111 ss.

In particolare, dopo aver delineato l'ambito di applicazione<sup>61</sup> e aver precisato che «nessuna delle presenti regole deve ostacolare l'applicazione di speciali disposizioni emanate dalle autorità competenti relativamente alla navigazione[...]»<sup>62</sup>, la regola 2 del suddetto Regolamento chiarisce che nessuna delle regole contenute nell'atto esonera dall'osservanza di «tutte le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti o dalle speciali circostanze del caso», ma soprattutto chiarisce – aspetto che merita particolare attenzione in questa sede – «la necessità di discostarsi dalle regole di colpa specifica contenute nell'atto quando sopravvengano regole di esperienza che meglio si attagliano al caso concreto per evitare incidenti»<sup>63</sup>.

Le regole di esperienza, frutto della cultura marinara, al ricorrere di determinate condizioni, possono, quindi, prevalere rispetto a quelle codificate.

Già da queste premesse, emerge con tutta evidenza come il ricorso al diritto penale, e all'inasprimento delle sanzioni, non sia forse del tutto soddisfacente degli interessi fondamentali tutelati<sup>64</sup>, atteso che si rende contestualmente necessaria la promozione, da parte delle istituzioni, di una “cultura della navigazione responsabile”, che richiede il rispetto di regole di condotta nell'andare per mare in totale sicurezza per sé e soprattutto per gli altri.

Ad ogni modo, volendo in questa sede limitarci ad indagare le prospettive applicative della legge n. 138/2023, va sottolineato come il generale richiamo alla «disciplina della navigazione» non sia stato, a nostro avviso, particolarmente felice.

Infatti, se la scelta del legislatore era quella di trattare alla stessa stregua fattispecie sostanzialmente identiche – *i.e.* circolazione stradale e marittima – sarebbe stato più opportuno far richiamo alla «disciplina della navigazione da diporto»<sup>65</sup>, piuttosto che alla navigazione in genere, in quanto la normativa sulla na-

<sup>61</sup> Cfr. A proposito dell'applicabilità delle disposizioni, la Regola 1, così recita lettera «a) Le presenti Regole si applicano a tutte le navi in alto mare ed in tutte le acque con esso comunicanti accessibili alla navigazione marittima».

<sup>62</sup> Cfr. Regola 1, lettera b) Regolamento COLREG72.

<sup>63</sup> Cfr. Regola 2, lettera b) Regolamento COLREG72.

<sup>64</sup> Diritto alla vita, nel caso del reato di cui all'art. 589 *bis* c.p. e diritto alla salute, nel caso della fattispecie di cui all'art. 590 *bis* c.p.

<sup>65</sup> Cfr. art. 2 d.lgs. n. 171/2005 sulla definizione di navigazione da diporto. Normativa introdotta

vigazione da diporto, al pari della disciplina sulla circolazione stradale, costituisce una legislazione – come ampiamente sottolineato – e non un diritto.

Si può, infatti, affermare che, qualora la condotta colposa fosse stata dal legislatore (opportunamente) circoscritta all'ipotesi di violazione delle norme contenute nel Codice della nautica da diporto, l'art. 589 *bis* c.p. sarebbe stato di più facile applicazione e maggiormente in linea con la *ratio* legislativa e con il richiamo alle «unità da diporto di cui all'art. 3 del Codice della nautica».

4. – La dicitura «unità da diporto» ed il richiamo all'art. 3 del Codice sono stati introdotti in sede referente durante l'esame della proposta di legge in Senato «in sostituzione dei generici termini di nave, imbarcazione e natante contenuti nel testo originario, al fine di determinare con maggiore precisione l'ambito di applicazione della fattispecie di reato»<sup>66</sup>.

È il legislatore a esplicitare le ragioni della scelta di far riferimento alla nozione di unità da diporto e non a quella di nave, il che avvalorava quanto sopra sostenuto, circa la scarsa pertinenza del richiamo alla disciplina della navigazione in genere.

Ma quale è, in concreto, la differenza tra la nozione di nave (tradizionale) e quella di unità da diporto?

La difficoltà di individuare una definizione il più possibile precisa e onnicomprensiva di nave non è nuova al diritto.

Già negli Studi di codificazione del Codice della navigazione illustre dottrina<sup>67</sup> evidenziava come «una definizione giuridica di nave, che voglia rispondere allo scopo di delimitare i confini della materia marittima deve indicare quel minimo denominatore, che sia comune a tutte le imbarcazioni soggette al

---

al fine di superare le perplessità affiorate in merito all'ambigua formulazione del primo comma dell'art. 15 l. 5 maggio 1989, n. 171, che ha legittimato l'utilizzazione delle unità da diporto mediante contratti di locazione e noleggio in deroga a quanto stabilito dalla citata disposizione del secondo comma dell'art. 1 della l. n. 50/1971. Per un approfondimento v. M. GRIGOLI, *La disciplina del diporto e turismo nautico*, *op.cit.*, 20.

<sup>66</sup> Cfr. Scheda di lettura n. 111 del 22 maggio 2023 della Camera dei Deputati, XIX legislatura, su *Introduzione del reato di omicidio nautico e del reato di lesioni personali nautiche*.

<sup>67</sup> E. SPASIANO, *Sul concetto di nave*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, Roma, 1940, 1 ss.

*diritto della navigazione*», sebbene non sia certo facile enunciare in sintesi, dal punto di vista giuridico, i caratteri essenziali e comuni ai vari tipi di mezzi nautici, dal grande transatlantico alla modesta barca, dalle navi da trasporto ai battelli da pesca, alle chiatte ecc.

Ma le innegabili complicazioni, lungi dall'escludere l'opportunità di una definizione, valgono soltanto a dimostrare che «*nel formulare (in questo caso, adottare) la definizione stessa, bisogna procedere con una certa cautela*»<sup>68</sup>.

Ed è proprio questa esigenza di cautela che ha spinto il legislatore della riforma a modificare l'iniziale dicitura.

L'art. 136 c. nav. qualifica come nave «qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo». Se ne ricava che gli elementi essenziali sono: a) che si tratti di una costruzione galleggiante; b) che abbia la capacità di spostarsi su di una superficie d'acqua; c) che abbia l'attitudine a trasportare cose o persone; d) l'irrilevanza dello scopo per il quale il trasporto è effettuato.

Si tratta di una nozione giuridica particolarmente ampia, che consente di ricomprendere diverse tipologie di costruzioni galleggianti, incluse anche quelle con finalità diportistiche. Queste ultime, rispetto alla definizione originariamente elaborata dai codificatori<sup>69</sup>, non sono più espressamente qualificate come «navi minori», differenziandosi dalle navi in genere solo in ragione della loro utilizzazione.

Ed infatti, l'art. 3 del più volte richiamato Codice del 2005, definisce l'unità da diporto come «*ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto*».

La destinazione alla navigazione da diporto è delineata all'art. 1, comma 2 del Codice, ove si prevede che è «*navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro*<sup>70</sup>, nonché quella esercitata a scopi commerciali».

L'unica nota stonata potrebbe essere rappresentata dal richiamo agli «sco-

<sup>68</sup> E. SPASIANO, *supra cit.*, 3.

<sup>69</sup> A. SCIALOJA, *Navi e galleggianti*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, *op. cit.*, 11 ss.

<sup>70</sup> F. BERLINGIERI, *Impiego di unità da diporto a scopo di lucro*, in *Dir. mar.*, 1981, 13 ss.

pi commerciali”<sup>71</sup>, suscettibile di rimandare alla navigazione mercantile piuttosto che a quella sportiva e lusoria.

Onde evitare fraintendimenti e difficoltà applicative, il legislatore del 2005 ha provveduto a delineare anche i caratteri dell'attività commerciale compatibile con le finalità diportistiche, facendovi rientrare, ad esempio, l'utilizzo delle unità da diporto per finalità di locazione e di noleggio, oppure per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto, oppure ancora, da parte di centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo, ecc.<sup>72</sup>.

Quindi, la differenza tra l'impiego della nozione di nave e quella di unità da diporto è data dalle finalità lusorie della navigazione<sup>73</sup>.

Ma allora, come mai l'esigenza di modificare, in sede di esame della proposta, la dicitura?

La nozione di nave era, di certo, maggiormente in linea con la scelta di far riferimento alla «violazione della disciplina sulla navigazione marittima o interna», in quanto alla decisione di ampliare la portata applicativa della norma alla violazione di regole cautelari tra loro eterogenee sarebbe corrisposta una più ampia accezione di costruzione natante, indipendente dalla finalità per cui si effettua la navigazione.

A ciò si aggiunga che nel testo dei reati della navigazione contenuti nel Codice penale – si pensi al naufragio o al danneggiamento seguito da naufragio<sup>74</sup> – il riferimento è sempre alla «nave o altro edificio natante», espressio-

<sup>71</sup> G. BENELLI, *Utilizzazione commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici*, in *Dir. trasp.*, 2019, 214 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2018, 823 ss.; E. ROMAGNOLI, *L'uso commerciale delle unità da diporto, il noleggio occasionale e la riforma del codice*, in *Dir. mar.*, 2016, 345 ss.; A. MIGNONE, *L'utilizzo commerciale delle unità da diporto tra regolamentazione e prassi operativa*, in questa *Rivista*, 2016, 145 ss.; A. LIARDO, *Il noleggio occasionale di unità da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2013, 815 ss.; F. PELLEGRINO, *Charter di unità da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. IV (a cura di A. Antonini), Milano, 2013, 123 ss.; M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, in questa *Rivista*, 2008, 48 ss.

<sup>72</sup> Cfr. art. 2 d.lgs. n. 171/2005.

<sup>73</sup> Per un approfondimento F. PRADA, *L'utilizzazione delle unità da diporto per finalità alberghiere, enogastronomiche, di intrattenimento*, in *Dir. trasp.*, 2022, p. 531 ss.; F. GASPARINI, *Sulle unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2016, 524 ss.

<sup>74</sup> Cfr. artt. 429 e 450 c.p. che disciplinano, rispettivamente, il danneggiamento doloso e colposo.

ne che, ai sensi dell'art. 136 c. nav., include anche le unità da diporto.

Viceversa il legislatore, non tenendo conto dell'evidente corto circuito applicativo creato, ha mutato i più generici termini di nave, imbarcazione e natante con il richiamo alle unità da diporto.

La ragione di tale «disfunzione» è dovuta, come emerge dai lavori preparatori della legge in esame, ad un mancato coordinamento tra il “senso comune del termine” e la nozione giuridica di nave.

Difficilmente, infatti, nell'immaginario comune sarebbero potute rientrare nella nozione di nave alcune tipologie di costruzioni galleggianti come le moto d'acqua<sup>75</sup> o le imbarcazioni che possono essere condotte senza patente, che sono, invece, espressamente ricomprese nella catalogazione delle unità da diporto di cui al già richiamato art. 3.

Tale disposizione individua in maniera puntuale – distinguendo tra navi<sup>76</sup>, imbarcazioni<sup>77</sup> e natanti<sup>78</sup> – tutte le tipologie di costruzioni destinate alla navigazione da diporto, tra cui, alla lettera h), anche le moto d'acqua<sup>79</sup>.

Per completezza d'analisi, giova sul punto osservare che, di recente, in ragione degli ultimi sviluppi tecnologici, è stata inserita la lettera h-*bis*), ove è contenuta la definizione di «unità da diporto a controllo remoto<sup>80</sup>».

Il legislatore, interessato ad assicurarsi che non venissero escluse dall'applicazione della nuova fattispecie delittuosa queste costruzioni galleggianti, ha preferito, quindi, sacrificare la più generale accezione di nave in favore del richiamo alle unità da diporto.

<sup>75</sup> L. DE PAULI, *Circolazione con acquascooter nello specchio d'acqua antistante il litorale, tra sanzioni penali e amministrative*, in *Riv. giur. ambiente*, 2006, 265 ss.

<sup>76</sup> Si distingue a seconda della lunghezza dello scafo e della stazza tra nave da diporto maggiore o minore. In dottrina M. GRIGOLI, *La disciplina del diporto nautico*, op. cit., 99 ss.

<sup>77</sup> Si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri.

<sup>78</sup> Si intende ogni unità a remi ovvero con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, esclusa la moto d'acqua.

<sup>79</sup> Definizione così integrata a seguito del recepimento della dir. 2003/44/CE, Che modifica la direttiva 94/25/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto, in G.U.C.E. del 26 agosto 2003, L. 214/18.

<sup>80</sup> Lettera introdotta dal d.lgs. 12 novembre 2020, n. 160, art. 4, comma 1, lettere a) e b), in *G.U.* 4 dicembre 2020, n. 304. Per un approfondimento, A. CLARONI, *L'impatto del d.lgs. n. 229/2017 (e del d.lgs. n. 160/2020) sui profili infrastrutturali della nautica da diporto*, in *Dir. mar.*, 2021, 3 ss.

L'effetto che ne è scaturito è un restringimento dell'ambito applicativo del reato di cui all'art. 589 *bis* c.p. alle sole ipotesi di condotte delittuose legate alla navigazione ludica e ricreativa. Pertanto, se la costruzione è finalizzata ad altro scopo, il richiamo alla fattispecie delittuosa considerata sembrerebbe escluso.

Soluzione interpretativa questa, che scaturisce da una lettura unitaria della norma. Infatti, sebbene sia contenuto il richiamo alla nozione di unità di diporto solo nei commi successivi al primo, dedicati alle circostanze aggravanti, anch'esso non può che riferirsi alla navigazione da diporto.

Né, peraltro, si può accogliere una diversa interpretazione in base alla quale, se il reato è commesso mentre si conduce una nave non si è passibili di eventuali aggravanti o attenuanti, applicabili invece se si conduce un'unità da diporto.

Analoghe problematiche si ripropongono anche con riferimento al reato di art. 590 *bis* c.p.<sup>81</sup> sulle lesioni nautiche colpose.

5. – Alla luce di quanto ricostruito, sorge, a questo punto, spontaneo chiedersi quale sia l'ambito di applicazione delle due riformate fattispecie.

L'assunto alla base delle nuove incriminazioni va ravvisato nella manifestata esigenza del legislatore di rispondere ad un principio di uguaglianza per cui, a prescindere dal contesto spaziale in cui si viola la regola cautelare, il soggetto che ha causato la morte di una persona merita di essere penalmente sanzionato.

La scelta è stata nel senso di intervenire, ora in un'ottica preventiva, volta a scongiurare comportamenti *contra legem*, ora in un'ottica proattiva e riparatoria, a fronte del verificarsi di tragici eventi che hanno scosso l'opinione pubblica<sup>82</sup>.

<sup>81</sup> Articolo inserito dall'art. 1, comma 1, lett. e) d.l. 23 maggio 2008, n. 92 convertito con modificazioni, nella l. 24 luglio 2008, n. 125 e poi sostituito dall'art. 1, l. 23 marzo 2016, n. 41 con decorrenza dal 25 marzo 2016 e poi modificato, prima, dal d.lgs 10 ottobre 2022 n. 150 (c.d. "Riforma Cartabia") e, successivamente, dall'art. 1, comma 3, l. 26 settembre 2023, n. 138.

<sup>82</sup> Emblematica la vicenda, anche per il dibattito politico e per le conseguenti iniziative legislative, della morte avvenuta il 19 giugno 2021, sulla sponda bresciana del lago di Garda, di due giovani travolti sul loro gozzo in legno da un motoscafo condotto da due turisti tedeschi. Il Tribunale di Brescia ha condannato per omicidio colposo (art. 589 c.p.) e naufragio colposo (art. 449 c.p.), rispettivamente

In entrambi i casi, nonostante il più generale richiamo di cui al primo comma dell'art. 589 *bis* c.p. alla «violazione della disciplina sulla navigazione marittima o interna», il legislatore focalizza l'attenzione alla navigazione da diporto.

Intento che emerge con evidenza dalla rubrica dell'art. 589 *bis* c.p., che descrive il reato di «omicidio nautico» e non di «omicidio navale», e che si ritrova come costante *leitmotiv* nel contenuto della disposizione, stante l'espresso rimando ora alle «unità da diporto di cui all'art. 3 del codice della nautica», ora alle norme di cui agli artt. 53 e seguenti dello stesso Codice.

La presunta generale applicazione dell'art. 589 *bis* c.p. a tutte le tipologie di navigazione, così come presentata al comma primo della norma in esame, è, quindi, in concreto, ridimensionata dalla portata delle circostanze aggravanti descritte.

Si può, pertanto, ritenere che i reati di cui ai riformati artt. 589 *bis* e 590 *bis* c.p. siano suscettibili di integrazione laddove la condotta sia in contrasto con le regole della navigazione da diporto di cui al d.lgs. n. 171/2005, debitamente completato dalle norme contenenti le comuni regole di circolazione e di sicurezza, richiamate al suo interno.

In tutte le altre ipotesi, invece, sembra rimanere invariata l'impostazione giurisprudenziale per cui, al verificarsi di un sinistro in contrasto con le regole della navigazione dal quale derivino la morte o le lesioni di una o più persone, si faccia richiamo, ove ne ricorrano i presupposti applicativi, ora al concorso formale tra l'omicidio colposo e il naufragio colposo<sup>83</sup>, ora al concorso tra quest'ultimo e le lesioni colpose<sup>84</sup>. L'effetto di tale differenziazione

---

te, a quattro anni e sei mesi di reclusione, il turista che era alla guida del motoscafo, mentre il suo amico e proprietario della barca è stato punito con due anni e undici mesi, accogliendo dunque in parte le richieste del PM che aveva chiesto una condanna a sei anni e sei mesi per il conducente e di quattro anni e sei mesi per l'amico. Non ha retto, invece, l'accusa di omissione di soccorso.

<sup>83</sup> Si accoglie l'orientamento per cui, affinché sia integrato il naufragio, è sufficiente che l'imbarcazione non sia più in grado di galleggiare e navigare regolarmente, non essendo richiesto l'inabissamento e la perdita quindi del natante (cfr. *ex multis* Cass. pen. del 16 ottobre 2018, n. 49887).

<sup>84</sup> Cass. penale, 12 maggio 2017, n. 35585, in base alla quale «La responsabilità colposa implica che la violazione della regola cautelare deve aver determinato la concretizzazione del rischio che detta regola mirava a prevenire, poiché alla colpa dell'agente va ricondotto non qualsiasi evento realizzatosi, ma solo quello causalmente riconducibile alla condotta posta in essere in violazione della regola cautelare.» In dottrina, cfr. U. LA TORRE, *Costa Concordia: un abbandono nave anomalo. Tra regole (disattese) e salvataggio della nave*, in *Dir. politica trasp.*, 2022, 1 ss.; ID., *Le anomalie nel comando della nave:*

in base al tipo di navigazione, ludico-ricreativo o di altra natura, si riflette in un diverso trattamento sanzionatorio, con un evidente aggravio in termini di pena in caso di concorso tra la fattispecie di cui all'art. 589 *bis* c.p. e il reato di naufragio<sup>85</sup>.

Legittimi sembrano, dunque, essere i dubbi di coerenza con i principi ispiratori dell'ordinamento giuridico<sup>86</sup> – primo fra tutti il più volte menzionato principio di uguaglianza – atteso che, nell'intento di perseguirlo, si è introdotta una evidente disparità in termini di risposta penale.

Aporia di sistema che, forse, si sarebbe potuta evitare se il legislatore, piuttosto che introdurre l'omicidio nautico all'interno della stessa disposizione dell'omicidio stradale, avesse creato una norma *ad hoc*, consacrandola –

---

*considerazioni sui casi Segesta Jet e Costa Concordia*, in *Dir. mar.*, 2018, 837 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *In tema di naufragio della Costa Concordia: spunti di riflessione sulle misure cautelari personali e naufragio colposo*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 481ss.

<sup>85</sup> Sul punto si condivide la ricostruzione di G.P. DEMURO, *op. cit.*, secondo cui «Va ancora segnalato il quadro sanzionatorio che risulta dal possibile concorso dell'omicidio nautico con il reato di naufragio colposo, almeno nell'ipotesi in cui l'incidente sia dovuto a una collisione o a un urto o comunque provochi la perdita o l'inutilizzabilità del natante, dell'imbarcazione o della nave (come nel caso di cronaca che ha suscitato l'ultimo dibattito). Dato infatti il costante riconoscimento del concorso formale eterogeneo già prima dell'art. 589 comma 1 c.p., e ora presumibilmente del nuovo art. 589-bis c.p., con il delitto di naufragio colposo (art. 449 c.p.), si applicherebbe sempre il cumulo giuridico, vale a dire la pena che dovrebbe infliggersi per la violazione più grave aumentata fino al triplo (art. 81 comma 1 c.p.). La pena-base dovrebbe risultare quella (nuova) per l'omicidio nautico, già di per sé particolarmente elevata e potrebbe subire un aumento (anche minimo ma comunque un aumento) che la renderebbe – proprio per la coesistenza (finora spesso indissolubile) con il delitto di naufragio – più grave rispetto a quella dell'omicidio stradale. Si impone dunque una interpretazione severa della fattispecie di pericolo di naufragio colposo per evitare tensioni con i principi di proporzionalità e ragionevolezza».

<sup>86</sup> Il riferimento è, oltre che al principio di uguaglianza, ma anche ai principi di proporzionalità e di ragionevolezza. Per un approfondimento, v. fra gli altri, M. PELISSERO, *Il principio di proporzionalità (non sproporzionalità) delle pene: recenti sviluppi e impatto anomalo delle fonti eurounitarie sul principio di legalità delle pene*, in *Dir. pen. proc.*, 2023, 1359 ss.; M. CARTABIA, *Ragionevolezza e proporzionalità nella giurisprudenza costituzionale italiana*, in *Il costituzionalista riluttante. Scritti per Gustavo Zagrebelsky* (a cura di A. Giorgis, E. Grosso e J. Luther), Torino, 2016, p. 463 ss.; L. D'ANDREA, *Ragionevolezza e legittimazione del sistema*, Milano, 2005; L. PALADIN, *Ragionevolezza (principio di)*, voce in *Enc. dir.*, 1997, 1 ss.; G. ZAGREBELSKY, *La giustizia costituzionale*, Bologna, 1988, 128; A.M. SANDULLI, *Il principio di ragionevolezza nella giurisprudenza costituzionale*, in *Dir. soc.*, 1975, 565 ss.

anche formalmente – come un' autonoma fattispecie di reato.

Non resta, quindi, che attendere le prime applicazioni giurisprudenziali – che non tarderanno ad arrivare con l'avvento della stagione estiva – per verificare l'effettiva portata e la conseguente tenuta delle fattispecie introdotte.

L'auspicio è che non si debba constatare, ancora una volta, come si sia fatto molto rumore per nulla.

*Abstract*

Il presente contributo si pone l'obiettivo di analizzare il reato di "omicidio nautico" di cui all'art. 589*bis* c.p. alla luce dei principi di diritto della navigazione. Individuate le ragioni socio-giuridiche che hanno portato all'introduzione di una fattispecie ad hoc di omicidio colposo, ci si sofferma, in particolare, sulla scelta del legislatore nazionale di far riferimento alla "violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna" e alle "unità da diporto", evidenziando le aporie di sistema e le conseguenti possibili criticità in sede applicativa.

The aim of this article is to analyze the crime of "nautical homicide", provided for in article 589*bis* of the Italian Criminal Code, in the light of the principles of maritime law. In particular, after explaining in detail the political and legal reasons that justify the introduction of a specific regulation, the analysis will be focused on the choice of the legislator to refer to the national and international maritime rules and on the concept of "pleasure craft". This approach allows to find the potential difficulties of the new crime's interpretation and implementation.