

LINK: [https://www.themeditelegraph.com/it/shipping/yachting/2023/12/11/news/prime\\_riflessioni\\_sullintroduzione\\_del\\_reato\\_di\\_omicidio\\_nautico-13925...](https://www.themeditelegraph.com/it/shipping/yachting/2023/12/11/news/prime_riflessioni_sullintroduzione_del_reato_di_omicidio_nautico-13925...)

SEZIONI CERCA

ITA ENG

LEGALE

### Prime riflessioni sull'introduzione del reato di omicidio nautico

A cura di ASLA - l'Associazione degli Studi Legali associati  
DI MARCO COTTON\* E PAOLO CATALANO\*\*

11 Dicembre 2023 alle 17:34 3 minuti di lettura



FOTO\_CUSA@2021

**M**ilano - Con la recente adozione della legge numero 138 del 26 settembre 2023, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 10 ottobre 2023, sono stati introdotti nell'ordinamento interno il reato di omicidio nautico e il reato di lesioni personali nautiche.

La decisione del legislatore nazionale di introdurre nuove fattispecie penali è scaturita dall'esigenza di adeguare il quadro normativo a contesti diversi dalla circolazione stradale, come la circolazione nautica, soprattutto all'indomani del tragico incidente del 19 giugno 2021 dove, sul lago di Garda, persero la vita due ragazzi a seguito di uno scontro tra due unità.

La particolare fattispecie di omicidio nautico e di lesioni gravi o gravissime viene equiparata a quella dell'omicidio stradale (articolo 589-bis del codice penale), prevedendo dunque un inasprimento delle pene rispetto a quelle applicate per l'omicidio semplice, con l'aggiunta di fattispecie aggravanti individuate nel codice penale e nel codice della navigazione.

In particolare, la nuova legge modifica: gli articoli del codice penale numero 589-bis, 589-ter, 590-bis e 590-ter rispettivamente - ora rubricati "Omicidio stradale o nautico", "Fuga del conducente in caso di omicidio stradale e nautico", "Lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime" e "Fuga del conducente in caso di lesioni personali stradali e nautiche" - e gli articoli 380, comma 2, lett. m-quater ("Arresto obbligatorio in flagranza") e 381, comma 2, lett. m-quinques ("Arresto facoltativo in flagranza") del codice di procedura penale.

Sebbene la scelta del legislatore sia stata quella di introdurre l'omicidio nautico mediante l'estensione delle previsioni penali sull'omicidio stradale, non può essere trascurata la considerazione che si tratta di due fattispecie che presentano profonde differenze sia dal punto di vista normativo sia sul piano pratico.

Ad esempio, l'ambiente in cui si svolge l'attività nautica presenta caratteristiche diverse dalla circolazione stradale: per tale motivo l'interprete dovrà prendere in considerazione il diverso contesto fisico (mare, lago, fiume) in cui si verifica l'evento e la tipologia di unità coinvolta. Dunque, l'adattamento degli orientamenti giurisprudenziali registrati in questi anni nell'ambito della circolazione stradale non sarà di immediata attuazione alla realtà nautica.

Analogamente, a differenza che in ambito stradale, la materia della navigazione marittima presenta una frammentazione e stratificazione normativa ben più articolata e complessa, che vede: sul piano nazionale, come norme principali di riferimento, il Codice della Navigazione e il decreto legislativo del 18 luglio 2005 n. 171 ("Codice della Nautica da Diporto"), insieme alle norme e regolamenti di rango secondario, e, sul piano sovranazionale, il complesso quadro di regolamenti e direttive comunitarie e le convenzioni internazionali che disciplinano soprattutto la materia della sicurezza della navigazione.

Il Codice della Navigazione dedica già il Capo IV ai "Delitti contro la sicurezza della navigazione", prevedendo, dall'art. 1112 in poi, delle specifiche disposizioni che puniscono la rimozione di segnalazioni adibite per la circolazione marittima oppure la conduzione in stato di ubriachezza. Tali reati a contenuto prevalentemente cautelare si aggiungono quindi, mediante lo strumento del cumulo giuridico, alla nuova ipotesi dell'omicidio nautico.

Tale considerazione viene soprattutto in rilievo dalla lettura del dettato normativo e in particolare dal richiamo contenuto nell'art. 589-bis del codice penale alla violazione di norme in materia di "navigazione marittima o interna", che impone senz'altro all'interprete l'individuazione delle regole in materia di sicurezza della navigazione in una fitta rete di norme ben diversa da quella generalmente applicabile alla circolazione stradale, essenzialmente rappresentata dalle previsioni del Codice della Strada.

La riforma introduce anche delle aggravanti da cui consegue l'aumento della reclusione da otto fino a dodici anni, se chi è al comando dell'unità da diporto: si trova in uno stato di alterazione psico-fisica derivante dall'assunzione di sostanze stupefacenti, psicotrope o è in stato di ebbrezza, non possiede la patente nautica, ovvero se la patente è stata sospesa o revocata (nei casi in cui questa è richiesta) oppure si trova al comando di una unità da diporto sprovvista di assicurazione obbligatoria. Nel caso in cui, poi, il soggetto cagioni la morte di più persone, sarà soggetto alla pena più alta aumentata fino al triplo, ma comunque non superiore ad un massimo di 18 anni.

La pena è invece diminuita fino alla metà se l'evento non è esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del soggetto colpevole. Questa circostanza attenuante potrebbe avere un'estensione decisamente maggiore in ambito nautico, considerando che, ai fini della colpevolezza, si potrà tenere conto per esempio delle avverse condizioni meteorologiche che potrebbero aver condizionato le dinamiche dell'incidente.

Le ipotesi sopra menzionate richiamano quanto già disciplinato nel Codice della Nautica da Diporto, agli articoli 53-bis, 53-ter e 53-quater, ai sensi dei quali è prevista l'applicazione di una sanzione amministrativa con conseguente sospensione della patente nautica.

Inoltre, l'articolo 2 della legge di riforma interviene anche sul codice di procedura penale dettando norme in materia di arresto in flagranza, mediante l'estensione alla fattispecie nautica delle previsioni in tema di arresto obbligatorio e facoltativo in flagranza di reato già previste per l'omicidio stradale.

L'obiettivo che la legge in argomento si pone è duplice: da una parte, unificare due situazioni in astratto analoghe seppur con diversità sia di fatto sia in diritto (i.e. omicidio stradale ed omicidio nautico), con lo scopo di colmare una vera e propria lacuna normativa; dall'altra parte, inserire un meccanismo sanzionatorio penale più proporzionato rispetto alla previgente disciplina applicabile.

Sarà decisivo il lavoro di adattamento, da parte della giurisprudenza e degli interpreti, degli orientamenti sviluppati nella materia della circolazione stradale, sul presupposto che l'esperienza maturata in tale diversa materia può comunque rappresentare un utile strumento sia pure nel rispetto delle peculiarità e delle specialità della navigazione marittima.

\*Counsel Legance Avvocati Associati

\*\*Associate, Legance Avvocati Associati

COMMENTA CON I LETTORI

#### TECNOLOGIE TRASPORTI MARE



#### L'AVVISATORE MARITTIMO



#### LEGGI ANCHE

Riproduzione



Acquera, via al progetto per lo sviluppo del turismo nel Medio Oriente e nell'area del Golfo Arabico

Il cantiere navale di Porto Torres lancia la "clinica sarda" per la grande nautica

Sempre più yacht nel Mediterraneo: Portofino, Costiera Amalfitana e Porto Cervo le mete preferite

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale