

CONTRIBUTO DIVULGATIVO

Sicurezza della navigazione e reati di pericolo presunto: l'omessa comunicazione all'autorità marittima del guasto volontariamente determinato

Navigation safety and presumed-danger offences: the failure to notify the maritime authority of a deliberately caused malfunction

Giulio Vaccari

Praticante Avvocato · Università degli Studi Roma Tre

IDENTIFICATIVO

Contributo n. 11927
ISSN 2421-7123

LICENZA

Accesso aperto · gli autori
conservano i propri diritti

STORIA EDITORIALE

Pubblicato il 24 settembre 2026
Contributo divulgativo

COME CITARE

GIULIO VACCARI, *Sicurezza della navigazione e reati di pericolo presunto: l'omessa comunicazione all'autorità marittima del guasto volontariamente determinato*, in Riv. Cammino Diritto, ISSN 2421-7123.

ABSTRACT

Il presente contributo analizza una recente sentenza della Corte di cassazione in materia di sicurezza della navigazione, concernente l'omessa comunicazione all'autorità marittima dell'indisponibilità, volontariamente determinata, di un apparato idoneo ad incidere sulla capacità di manovra della nave. La Suprema Corte qualifica la fattispecie prevista dal combinato disposto di cui agli artt. 17 e 25, d.lgs. n. 196/2005 come reato di pericolo presunto, escludendo la necessità di accertare un'effettiva compromissione della sicurezza della navigazione. La sentenza offre così l'occasione per riflettere sull'anticipazione della tutela penale e sui confini applicativi delle fattispecie di pericolo nel settore della sicurezza marittima

This contribution examines a recent judgment of the Court of Cassation concerning maritime safety, specifically the failure to notify the maritime authority of the unavailability, deliberately caused, of an apparatus capable of affecting the vessel's manoeuvring capacity. The Supreme Court classifies the offence set out in articles 17 and 25 of Legislative Decree No. 196/2005 as an presumed-danger offence, thereby excluding the need to ascertain any actual impairment of navigation safety. The decision thus provides an opportunity to reflect on the anticipatory nature of criminal protection and on the operational boundaries of danger-offences within the field of maritime safety

SOMMARIO

1. Il caso di specie e la questione giuridica	3
2. L'origine dell'art. 17 d.lgs. n. 196/2005 e la sua collocazione sistematica: dalla disciplina europea sul monitoraggio del traffico navale alla tutela penale della sicurezza della navigazione	5
3. Il rapporto tra illecito penale e illecito amministrativo	9
4. Conclusioni	12

1. Il caso di specie e la questione giuridica

La vicenda trae origine dall'omessa comunicazione all'autorità marittima, da parte del comandante di una nave, della messa fuori servizio dell'elica trasversale di prora (c.d. *bow thruster*), dispositivo impiegato nelle manovre di ormeggio e disormeggio delle navi. In particolare, nel caso di specie il mancato funzionamento dell'elica di prora non era stata conseguenza di un'avaria sopravvenuta, essendo stato deliberatamente disposto, da parte del comandante della nave, in attesa del ripristino dell'alternatore ad esso asservito. La nave aveva dunque proseguito la navigazione sino a Venezia attraverso il canale Malamocco-Marghera, senza che tale circostanza fosse previamente comunicata alla competente autorità marittima. Con sentenza del 1° dicembre 2025, il Tribunale di Venezia riteneva il comandante responsabile della contravvenzione risultante dal combinato disposto di cui agli artt. 17, *comma 1*¹, e 25, *comma 4*², d.lgs. 19 agosto 2005, n. 196, condannandolo alla pena di euro 2.600 di ammenda, condizionalmente sospesa. In particolare, il giudice di merito oltre a qualificare il *bow thruster* quale componente della macchina di governo della nave, ai sensi dell'art. 17, *comma 1*, lett. b), d.lgs. 196/2005, ravvisava una peculiare rilevanza dell'elica di prora nel caso di specie, circostanza che peraltro poteva essere adeguatamente desunta dal fatto che la Capitaneria di Porto di Venezia aveva imposto l'obbligo di avvalersi del rimorchiatore in assistenza per la navigazione nel canale di Malamocco-Marghera alle navi la cui elica di prora risultasse in avaria. Avverso la decisione e per mezzo del proprio difensore, l'imputato proponeva ricorso per cassazione, articolandolo in due motivi. Con il primo contestava la stessa riconducibilità della condotta alla fattispecie incriminatrice, sostenendo che il *bow thruster*, in quanto dispositivo ausiliario utilizzato essenzialmente nelle operazioni di manovra e di ormeggio a velocità di avanzamento bassissima, non potesse essere ricondotto né alla macchina di governo né ai sistemi di propulsione della nave. La condotta dunque avrebbe potuto, al più, integrare l'illecito amministrativo previsto dall'art. 1174 cod. nav.³, in relazione all'ordinanza n. 155/2010 relativa alle prescrizioni della Capitaneria di Porto di Venezia concernenti l'obbligo di cui sopra. Con il secondo motivo, la difesa censurava invece la mancata applicazione della causa di non punibilità per particolare tenuità del fatto di cui all'art. 131-bis c.p., valorizzando la natura contravvenzionale dell'illecito, l'assenza di conseguenze dannose e il fatto che l'imputato fosse incensurato. Tuttavia, la Corte di cassazione ha rigettato integralmente il ricorso, muovendo, quanto al primo motivo, dalla *ratio legis* delineata dall'art. 1, d.lgs. n. 196 del 2005⁴. Tale disciplina normativa, secondo la prospettiva dei giudici di legittimità, risulta funzionale alla volontà del legislatore volta ad istituire un sistema di monitoraggio del traffico navale e di informazione per assicurare una più elevata sicurezza ed efficienza della navigazione, consentendo all'autorità marittima di predisporre tempestivamente le misure necessarie in presenza di situazioni potenzialmente pericolose. In siffatto quadro normativo, la Suprema Corte qualifica la contravvenzione in esame come reato di pericolo presunto⁵. Infatti, la consumazione del reato non presuppone l'accertamento

1. Tale disposizione prevede espressamente che: «Il comandante di una nave che naviga all'interno della regione di interesse nazionale per la ricerca e il salvataggio in mare, come individuata con decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, rapporta immediatamente all'autorità marittima competente: b) qualsiasi incidente che compromette la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione».

2. Tale disposizione, invece, si legge nella sentenza, sanziona, tra l'altro, salvo che il fatto costituisca più grave reato, il comandante della nave che non osserva gli obblighi di cui all'art. 17, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 196/2005.

3. Il primo comma della disposizione prevede espressamente che: «Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia dei porti o degli aeroporti, è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.032,00 a euro 6.197,00».

4. In particolare, si legge all'art. 1 del d.lgs. 196/2005 che: «Scopo del presente decreto è di istituire un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ai fini di una migliore sicurezza ed efficienza di tale traffico, di una migliore risposta delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso, e di un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato da navi».

di un'effettiva compromissione della sicurezza della navigazione, né la verifica di un concreto pericolo. Nel quadro così delineato, i giudici evidenziano come la valutazione di pericolosità della fattispecie è stata compiuta *ex ante* dal legislatore, il quale ha tipizzato come penalmente rilevante l'omessa comunicazione di determinate situazioni reputate, secondo una valutazione generale ed astratta, potenzialmente idonee a incidere sulla sicurezza della navigazione. Sulla base di tali considerazioni la Corte respinge l'interpretazione restrittiva avanzata dalla difesa. Secondo quest'ultima l'obbligo previsto dall'art. 17 del d.lgs. n. 196/2005 sarebbe volto a sanzionare esclusivamente quelle situazioni che, per la loro potenziale pericolosità, devono essere immediatamente comunicate all'autorità competente; mentre, nel caso di specie, la nave non avrebbe subito alcun incidente, avaria o guasto idoneo ad alterarne la capacità di manovra o i sistemi di propulsione o la macchina di governo della nave, posto che l'elica di prora non può essere considerata un servizio essenziale per la stessa, non facendo parte né della macchina di governo né, tantomeno, dei sistemi di propulsione. Circostanza, quest'ultima, che - secondo la prospettazione difensiva - sarebbe desumibile anche dal fatto che il comandante della nave aveva indicato nel piano di navigazione che il *bow thruster* non fosse operativo perché precauzionalmente posto fuori servizio in attesa del ripristino dell'alternatore d'asse, sicché non si sarebbe trattato di un vero e proprio guasto, tanto più che alla partenza da Venezia il dispositivo risultava nuovamente messo in servizio. Tuttavia, secondo i giudici di legittimità la rilevanza del *bow thruster* non discenderebbe dalla sua qualificazione formale come componente della «macchina di governo», essendo sufficiente che la sua indisponibilità sia idonea ad alterare la capacità di manovra della nave. Del resto, anche la stessa prospettazione difensiva, osservano i giudici di legittimità, riconosceva che l'elica trasversale di prora sia normalmente impiegata nelle manovre di ormeggio a bassissima velocità, senza affermare però che detta elica sia irrilevante nelle fasi di manovra⁶: circostanza che ne dimostrerebbe precisamente l'incidenza sulla capacità di manovra contemplata dall'art. 17, comma 1, lett. b), d.lgs. n. 196 del 2005. Particolare rilievo assume, inoltre, l'interpretazione fornita dalla Cassazione della nozione di «incidente» e, più in generale, dell'oggetto dell'obbligo comunicativo posto dalla fattispecie⁷. Secondo la Corte, la disposizione non può essere circoscritta alle sole avarie accidentali o comunque sia agli eventi verificatisi indipendentemente dalla volontà del comandante. Ai fini della rilevanza penale del fatto risulta del tutto influente che il mancato funzionamento del dispositivo derivi da un guasto in senso stretto ovvero da una deliberata scelta di mantenerlo temporaneamente fuori servizio. Piuttosto, ciò che rileva risulta esser l'esistenza di una condizione suscettibile di alterare la capacità di manovra o la navigabilità della nave e, conseguentemente, di compromettere la sicurezza della navigazione. Pertanto, sostengono i giudici di legittimità che oggetto dell'obbligo comunicativo penalmente sanzionato risultano esser tutti i guasti potenzialmente idonei a ledere il bene giuridico tutelato dalla norma incriminatrice. La decisione della Cassazione restituisce pertanto un'interpretazione dell'obbligo informativo imperniata non sulla causa dell'indisponibilità del dispositivo, bensì sulla sua obiettiva incidenza funzionale rispetto alla sicurezza

5. Si riporta integralmente il passaggio della sentenza, in base alla quale: «Nella categoria dei reati di comune pericolo è nota la tradizionale distinzione tra fatti caratterizzati da pericolo concreto o da pericolo presunto, a seconda che per la consumazione del reato sia o meno necessario accertare il sorgere di una situazione di effettivo pericolo per la incolumità pubblica derivante da uno degli accadimenti disastrosi descritti dal codice penale o da leggi speciali. Nei reati di pericolo della seconda categoria si presume, in base ad una regola di esperienza, che al compimento di certe azioni si accompagni l'insorgere di un pericolo. Il legislatore, in altri termini, fa a meno di inserire il pericolo fra i requisiti espliciti della fattispecie incriminatrice e si limita a tipizzare una condotta, al cui compimento tipicamente o generalmente si accompagna la messa in pericolo di un determinato bene: sicché, una volta accertata la prima, il giudice è dispensato dallo svolgere ulteriori indagini circa la verifica del secondo. Nel caso in esame, il reato contestato è un reato di pericolo presunto. Il legislatore impone al comandante della nave di comunicare all'autorità marittima competente qualsiasi guasto o difetto idoneo ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, allo scopo di migliorare la sicurezza del traffico navale e di una migliore risposta delle autorità in caso di incidente».

6. In particolare, la prospettazione difensiva evidenziava come l'elica trasversale di prora si utilizzi esclusivamente in fase di manovra all'ormeggio a velocità di avanzamento bassissima. Ne consegue che, secondo la Corte, un eventuale guasto di tale elica sia idonea ad alterare le capacità di manovra della nave, rientrando così nell'ipotesi contravvenzionale ex art. 17 del d.lgs. 196/2005.

7. Secondo la Cassazione il significato letterale del termine «incidente» deve coincidere con qualsiasi accadimento inatteso che procura un danno, intralcia o impedisce lo svolgimento regolare di un'attività.

della navigazione. Proprio in ragione della struttura di pericolo presunto della fattispecie incriminatrice, non compete al comandante sostituire la propria valutazione circa l'effettiva innocuità della situazione a quella normativamente rimessa all'autorità marittima: la funzione della comunicazione risulta essere, infatti, quella di consentire a quest'ultima di conoscere tempestivamente la situazione e di adottare le misure eventualmente necessarie. Sulla base del percorso logico-argomentativo la Corte esclude dunque l'applicabilità dell'art. 1174 cod. nav. in luogo della disposizione penale avente carattere di specialità. La clausola di riserva contenuta nella norma codicistica - applicabile solo ove «il fatto non costituisce reato» - impedisce infatti di ricondurre alle ipotesi contemplate dall'illecito amministrativo una condotta che integri gli estremi della contravvenzione prevista dagli artt. 17 e 25 d.lgs. n. 196 del 2005. Su queste premesse, dunque, la Suprema Corte formula il seguente principio di diritto: *«integra il reato di cui all'art. 17, comma 1, lett. b) del d. lgs. n. 196/2005 l'omessa comunicazione all'autorità marittima competente di qualsiasi guasto o difetto, anche volontariamente determinato, idoneo ad alterare la capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualora possa compromettere la sicurezza della navigazione»*. Per quanto attiene al secondo motivo, vale a dire la configurabilità della particolare tenuità del fatto prospettata dalla difesa dell'imputato, la Corte osserva come anch'esso risulti manifestamente infondato. Nella prospettiva dei giudici di legittimità, il giudizio sulla particolare tenuità richiede una valutazione congiunta e non alternativa della tenuità dell'offesa e della non abitudine della condotta. Pertanto, osserva la Corte, ai fini dell'applicazione della causa di non punibilità bisognerà rilevare se alla luce delle modalità della condotta e dell'esiguità del danno o del pericolo, secondo i criteri delineati dall'art. 133, comma 1, c.p., sussista la particolare tenuità dell'offesa e, con essa, anche la non abitudine del comportamento. Nel caso di specie, il Tribunale di Venezia aveva escluso la particolare tenuità valorizzando la pericolosità dell'attività concretamente svolta, la qualità soggettiva dell'agente e, non ultimo, la conoscenza protratta per più giorni del mancato funzionamento dell'elica di prora. Secondo la Cassazione, tale apprezzamento risulta sorretto da motivazione immune da manifesta illogicità, e si colloca nell'alveo del giudizio discrezionale riservato al giudice di merito, il quale - come noto - non è suscettibile di rivalutazione in sede di legittimità. La circostanza che non si fossero prodotti danni né concretamente verificate situazioni di pericolo non è stata dunque ritenuta sufficiente a fondare l'applicazione dell'art. 131-bis c.p., dovendosi apprezzare il disvalore complessivo della condotta alla luce delle specifiche modalità attraverso le quali essa si era realizzata. In termini sistematici, il nucleo innovativo della pronuncia può essere individuato nel principio di diritto secondo cui, nell'ambito della fattispecie omissiva di pericolo astratta di cui agli artt. 17 e 25 d.lgs. n. 196 del 2005, l'origine volontaria dell'indisponibilità di un apparato di bordo non elide l'obbligo di comunicazione, ove tale indisponibilità sia oggettivamente idonea a incidere sulla capacità di manovra o sulla navigabilità. La tutela penale del bene giuridicamente tutelato viene così anticipata al momento dell'omissione informativa, indipendentemente dalla verifica di un evento lesivo o di una situazione di concreto pericolo, coerentemente con la qualificazione della contravvenzione quale reato di pericolo presunto.

2. L'origine dell'art. 17 d.lgs. n. 196/2005 e la sua collocazione sistematica: dalla disciplina europea sul monitoraggio del traffico navale alla tutela penale della sicurezza della navigazione

La corretta delimitazione dell'ambito applicativo dell'art. 17 d.lgs. 19 agosto 2005, n. 196 richiede, preliminarmente, di ricostruirne la matrice sovranazionale e la funzione assolta nel più ampio sistema di prevenzione dei rischi connessi alla navigazione marittima. La disposizione, infatti, non costituisce il prodotto di un'autonoma scelta del legislatore nazionale, ma si inserisce in un articolato processo di progressiva europeizzazione della disciplina della sicurezza marittima, nel quale gli obblighi di

informazione e di monitoraggio del traffico navale assumono una funzione eminentemente preventiva⁸. Il d.lgs. n. 196/2005 è stato adottato in attuazione della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, la quale ha contestualmente abrogato la precedente direttiva 93/75/CEE. Del resto, la genesi della disciplina risulta anteriore alla direttiva del 2002. Infatti, già nella comunicazione della Commissione del 24 febbraio 1993 relativa a una politica comune della sicurezza marittima era stata individuata, quale obiettivo dell'azione comunitaria, l'introduzione di un sistema obbligatorio di informazione capace di assicurare agli Stati membri un accesso tempestivo ai dati rilevanti relativi ai movimenti delle navi e, in particolare, di quelle adibite al trasporto di merci pericolose o inquinanti. In tale prospettiva si collocava la direttiva 93/75/CEE⁹ del Consiglio, del 13 settembre 1993, che aveva introdotto requisiti minimi di comunicazione per le navi dirette verso porti comunitari o provenienti dagli stessi e trasportanti merci pericolose o inquinanti. La direttiva del 2002 segna, rispetto a tale modello, il passaggio a un sistema più ampio e integrato di acquisizione, circolazione e utilizzazione delle informazioni concernenti il traffico marittimo. L'evoluzione normativa sul piano sovranazionale riflette anche l'esigenza di adottare una disciplina più rigorosa, soprattutto alla luce degli incidenti marittimi che, tra la fine degli anni Novanta e l'inizio del nuovo millennio, determinarono una significativa accelerazione della politica europea in materia di *maritime safety*¹⁰. La scelta di fondo sottesa alla normativa europea si radica nel progressivo abbandono della tutela incardinata all'interno di una logica prevalentemente reattiva, imperniata sull'intervento successivo all'incidente, verso un modello di prevenzione e gestione anticipata del rischio, fondato sulla tempestiva acquisizione e circolazione delle informazioni. Non risulta casuale, sotto tale profilo, che l'art. 1 della direttiva 2002/59/CE¹¹ individui quale obiettivo del sistema non soltanto l'incremento della sicurezza e dell'efficienza del traffico marittimo, ma altresì il miglioramento della capacità di risposta delle autorità agli incidenti, agli eventi e alle situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso, nonché il rafforzamento della prevenzione e dell'individuazione dell'inquinamento provocato dalle navi. Proprio questa finalità preventiva costituisce la chiave di lettura dell'obbligo penalmente sanzionato e successivamente recepito nell'art. 17 d.lgs. n. 196/2005. In tale prospettiva, l'informazione non rappresenta un adempimento meramente formale né un obbligo accessorio rispetto alla gestione dell'emergenza. Piuttosto, essa costituisce uno degli strumenti attraverso i quali l'autorità marittima acquisisce la conoscenza necessaria per valutare il pericolo e, ove necessario, governarlo prima che esso si traduca in un evento lesivo. Il considerando n. 13 della direttiva europea¹² rende particolarmente evidente questa impostazione. La normativa sovranazionale muove dall'esigenza che gli Stati membri siano posti nella condizione di fronteggiare i rischi per la sicurezza marittima, per le persone e per l'ambiente marino

8. Del resto, il progressivo processo di europeizzazione del diritto della navigazione, avviato a partire dall'inizio del secolo, emerge con particolare evidenza anche mediante l'istituzione, avvenuta sempre nel 2002, dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (c.d. EMSA). Si tratta di un'istituzione europea deputata a fornire consulenza tecnica, assistenza operativa e servizi di sorveglianza volti a garantire la sicurezza nel settore marittimo.

9. Il testo integrale della direttiva, seppur non più in vigore e recepita nel nostro ordinamento mediante il D.P.R. 268/1997, è disponibile al seguente link: [EUR-Lex - 31993L0075 - IT](#)

10. In particolare, ci si riferisce al naufragio della petroliera Erika, avvenuto al largo delle coste francesi nel dicembre 1999, che costituì uno dei principali fattori di impulso per l'adozione di un nuovo complesso di misure europee. La Commissione intervenne dapprima nel marzo 2000 e, successivamente, con la comunicazione COM(2000) 802 del 6 dicembre 2000, relativa al secondo insieme di misure comunitarie sulla sicurezza marittima, comunemente identificato come "Erika II package". Pertanto, la direttiva 2002/59/CE si inserisce precisamente in questo secondo complesso di interventi.

11. La disposizione al primo comma prevede espressamente che: «Scopo della presente direttiva è istituire nella Comunità un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ai fini di una migliore sicurezza ed efficienza di tale traffico, di una migliore risposta delle autorità in caso d'incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e di soccorso, e di un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato dalle navi». Il secondo comma prosegue prevedendo a tal proposito che «Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che i comandanti, gli esercenti o gli agenti delle navi, nonché gli spedizionieri/caricatori o proprietari delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo di dette navi, rispettino gli obblighi sanciti dalla presente direttiva».

e costiero derivanti da incidenti o da altre situazioni verificatesi in mare, prevedendo a tal fine che i comandanti delle navi comunichino alle autorità costiere i fatti rilevanti e forniscano le informazioni necessarie. Il successivo considerando n. 14 sottolinea, coerentemente, il ruolo della piena cooperazione dei soggetti coinvolti nel trasporto marittimo ai fini dell'efficacia dell'intervento delle autorità competenti. La dimensione informativa diviene così parte integrante della stessa strategia volta a garantire la sicurezza della navigazione. In altri termini, il rischio che l'ordinamento mira a neutralizzare non coincide esclusivamente con il rischio tecnico prodotto dall'avaria della nave, ma comprende anche il rischio istituzionale derivante dalla mancata conoscenza, da parte dell'autorità competente, di una situazione suscettibile di incidere sulla sicurezza della navigazione. La derivazione eurounitaria dell'art. 17 d.lgs. n. 196/2005 emerge con particolare evidenza dal raffronto con l'omonimo art. 17 della direttiva 2002/59/CE¹³, rubricato «Rapportazione di incidenti in mare». La disposizione europea impone agli Stati membri di adottare le misure necessarie affinché il comandante della nave comunichi immediatamente all'autorità costiera territorialmente competente una pluralità di situazioni potenzialmente pericolose. Tra queste figurano, nella lett. a) anzitutto, gli incidenti correlazionati alla sicurezza della nave, quali collisioni, incagli, avarie, disfunzioni, guasti, allagamenti, spostamenti del carico, difetti dello scafo o cedimenti strutturali. Accanto ad essi, la lett. b) della medesima disposizione considera specificamente gli eventi suscettibili di compromettere la sicurezza della navigazione, includendovi i guasti o difetti idonei ad alterare la capacità di manovra o la navigabilità della nave, nonché gli incidenti che riguardano i sistemi di propulsione, la macchina di governo, la produzione di energia elettrica e gli apparati di navigazione o comunicazione. La norma comprende, inoltre, alle lett. c) e d) le situazioni suscettibili di determinare l'inquinamento delle acque o delle coste e l'avvistamento di sostanze inquinanti o colli alla deriva. Il dato prettamente normativo risulta particolarmente significativo rispetto alla sentenza in commento. La formulazione adottata dal legislatore europeo rivela infatti che l'obbligo di informazione è costruito essenzialmente in funzione degli effetti potenziali che determinate situazioni possono avere sulla sicurezza della navigazione, piuttosto che sulla natura o sulla causa dell'anomalia tecnica. La disposizione pur menzionando specifici apparati delle navi il cui malfunzionamento possa generare eventi lesivi per la sicurezza della navigazione - propulsione, governo, produzione di elettricità, navigazione e comunicazioni - li affianca alla più generale categoria dei guasti o difetti idonei ad alterare la capacità di manovra o la navigabilità delle navi. Ne consegue che la struttura della norma europea sembra privilegiare un criterio funzionale, anziché strettamente classificatorio: ciò che assume rilievo è l'idoneità dell'anomalia a interferire con le condizioni di sicurezza della navigazione. Proprio in questa cornice deve essere letta la conclusione raggiunta dalla sentenza in commento rispetto al malfunzionamento della c.d. *bow thruster*. Infatti, la questione giuridica posta all'attenzione della Suprema Corte non attiene, dunque, a stabilire se l'elica trasversale di prora appartenga tecnicamente alla «macchina di governo» o al «sistema di propulsione», quanto piuttosto nel verificare se la sua indisponibilità sia idonea ad alterare la capacità di manovra della nave. L'art. 17 della direttiva conferma, inoltre, il carattere strumentale dell'obbligo informativo rispetto al potere di intervento dell'autorità marittima. L'art. 19¹⁴ della medesima direttiva prevede infatti che, in presenza degli incidenti contemplati dall'art. 17, gli Stati membri adottino le misure

12. Di cui si riporta integralmente il testo e prevede espressamente che: «Gli Stati membri devono premunirsi contro i rischi per la sicurezza marittima, la sicurezza degli individui e dell'ambiente marino e costiero creati da incidenti o talune altre situazioni in mare o dalla presenza di perdite di inquinanti o di colli alla deriva. A tal fine i comandanti delle navi che si trovano nella zona di ricerca e di soccorso/zona economica esclusiva o zona equivalente degli Stati membri dovrebbero riferire alle autorità costiere i fatti eventualmente rilevati, fornendo ogni opportuna informazione. In base alla loro situazione specifica, gli Stati membri dovrebbero disporre di un margine di manovra nel determinare a quale delle suddette zone geografiche debba applicarsi l'obbligo di notifica».

13. Il testo integrale di questa nota è riportato in appendice al contributo.

14. La disposizione al primo comma prevede espressamente che: «Quando si verificano incidenti in mare di cui all'articolo 17, gli Stati membri adottano, per quanto necessario, tutte le misure appropriate in conformità al diritto internazionale per garantire la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero».

necessarie, nel rispetto del diritto internazionale, per garantire la sicurezza della navigazione, delle persone e dell'ambiente marino e costiero. Il sistema normativo sovranazionale è quindi costruito secondo una sequenza funzionale chiaramente riconoscibile: conoscenza del rischio - valutazione dell'autorità - eventuale intervento preventivo o contenitivo. Sul piano normativo nazionale, la direttiva 2002/59/CE era stata inserita tra gli atti europei da recepire mediante delega legislativa e il recepimento nell'ordinamento giuridico italiano è stato infatti realizzato mediante il d.lgs. 19 agosto 2005, n. 196. La collocazione sistematica dell'art. 17 all'interno del decreto legislativo assume, anche sul piano interpretativo, un rilievo non secondario. Il d.lgs. n. 196/2005 articola infatti la disciplina secondo una progressione che riflette sostanzialmente la logica della fonte europea. Dopo il Titolo I, dedicato alle finalità e all'ambito di applicazione, il Titolo II disciplina la reportazione e il monitoraggio navale; il Titolo III concerne la comunicazione delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo delle navi; il Titolo IV rubricato «Monitoraggio delle navi a rischio ed intervento in caso di incidenti in mare», contiene le disposizioni di cui agli artt. 16 e seguenti e, dunque, anche l'art. 17 oggetto della pronuncia. La collocazione della norma nel Titolo IV ne conferma la funzione eminentemente preventiva. Difatti, l'art. 17 non risulta esser una disposizione isolata, ma costituisce uno degli snodi di un sistema di sorveglianza e gestione del rischio marittimo, al quale il legislatore nazionale ha successivamente conferito rilevanza penale. La disposizione, infatti, per come formulata, contiene una norma precettiva: individua il destinatario dell'obbligo - il comandante della nave -, determina l'autorità destinataria della comunicazione e specifica le situazioni che devono essere immediatamente segnalate. La rilevanza penale della condotta omissiva deriva invece dal successivo art. 25, *comma* 4, che determina il contenuto sanzionatorio allorché il comandante della nave non osservi gli obblighi previsti dall'art. 17, *comma* 1. La fattispecie incriminatrice presenta, pertanto, una struttura normativa risultante dall'integrazione tra precetto e sanzione, collocati in disposizioni differenti del medesimo decreto. La condotta tipica del reato proprio assume carattere omissivo: il destinatario dell'obbligo è infatti un soggetto qualificato, il comandante della nave, sul quale grava uno specifico dovere giuridico di sorveglianza che si concreta nell'immediata trasmissione dell'informazione all'autorità competente e che, proprio per la sua natura, implica l'esercizio di un potere prettamente sollecitatorio nei confronti dell'autorità stessa, sulla quale incombe l'obbligo di attivarsi rispetto alla situazione di pericolo in atto¹⁵. La ricostruzione della matrice europea consente, infine, di precisare il bene giuridico tutelato e la particolare tecnica di anticipazione della tutela adottata dal legislatore nazionale. La sicurezza della navigazione rappresenta certamente il referente oggettivo della disposizione, ma la disciplina rivela una dimensione plurioffensiva più ampia. La direttiva europea individua espressamente, accanto alla sicurezza del traffico marittimo, la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero. L'obbligo di comunicazione è dunque inserito in un sistema preordinato alla salvaguardia di una pluralità di interessi, accomunati dalla necessità di impedire che situazioni di rischio connesse alla navigazione degenerino in eventi dannosi di particolare gravità. Da questo punto di vista, la scelta di anticipare la tutela penale al momento dell'omessa informazione appare coerente con la logica preventiva della disciplina sovranazionale. Difatti, l'intervento sanzionatorio specificatamente contemplato nelle ipotesi di cui alla lett.b), *comma* 1 dell'art. 17, d.lgs. 196/2005 non è subordinato al verificarsi di un evento lesivo come un naufragio, una collisione (che invece figura nella lett.a della medesima disposizione), ovvero un danno alle persone o un fenomeno di inquinamento (quest'ultimo contemplato alla lett. d della medesima disposizione), né - secondo la ricostruzione accolta dalla Cassazione - all'accertamento giudiziale di un concreto pericolo per tali beni. Piuttosto la rilevanza

¹⁵. Si fa riferimento alla distinzione operata da parte dell'orientamento dottrinale tra posizione di garanzia avente ad oggetto obblighi di sorveglianza, vale a dire poteri meramente sollecitatori e, obblighi di attivarsi, vale a dire poteri impeditivi dell'evento. Sul punto vd. E. MUSCO - G. FINADACA, *Diritto penale. Parte Generale*, Bologna, Zancihelli, 2024, p. 644 ss. Sul piano giurisprudenziale, tale distinzione è stata operata, da ultimo, nella nota sentenza della Cassazione avente ad oggetto la tragedia di "Rigopiano". Vd. Cass. pen., Sez. VI, sent. 11 marzo 2025, n. 9906.

penale del fatto interviene in una fase antecedente, nella quale il comportamento omissivo sottrae all'autorità un'informazione che il legislatore considera necessaria per la corretta gestione del rischio. In tale prospettiva acquista un significato del tutto peculiare la qualificazione operata dalla sentenza in commento in termini di reato di pericolo presunto. Il legislatore seleziona *ex ante* determinate situazioni reputandole astrattamente idonee a incidere sulla sicurezza della navigazione e impone che esse siano portate a conoscenza dell'autorità marittima. L'offesa penalmente rilevante viene pertanto anticipata rispetto alla lesione finale dei beni protetti e si concentra sulla violazione del meccanismo preventivo predisposto dall'ordinamento¹⁶. Tale ricostruzione permette, peraltro, di comprendere perché la Cassazione attribuisca carattere secondario alla circostanza che l'indisponibilità del *bow thruster* fosse stata volontariamente determinata. Se la *ratio* dell'obbligo consistesse esclusivamente nella segnalazione di eventi accidentali, la distinzione tra avaria sopravvenuta e deliberata messa fuori servizio assumerebbe carattere decisivo. Se, invece, il fondamento dell'obbligo risiede nella necessità di rendere conoscibile all'autorità una condizione oggettivamente suscettibile di incidere sulla sicurezza della navigazione, l'origine volontaria o accidentale del mancato funzionamento del dispositivo perde, almeno in linea di principio, capacità selettiva.

3. Il rapporto tra illecito penale e illecito amministrativo

Un ulteriore profilo di interesse della pronuncia concerne la delimitazione dei rispettivi ambiti applicativi della fattispecie contravvenzionale prevista dal combinato disposto di cui agli artt. 17, *comma* 1, e 25, *comma* 4, d.lgs. n. 196/2005 e dell'illecito amministrativo di cui all'art. 1174 cod. nav. La questione assume particolare rilievo poiché le due disposizioni, pur collocandosi entrambe nel sistema di tutela della sicurezza e della regolarità della navigazione, operano secondo tecniche di tipizzazione sensibilmente differenti. L'art. 1174 cod. nav., rubricato «*Inosservanza di norme di polizia*», configura un illecito amministrativo di carattere residuale. La disposizione sanziona, infatti, chiunque non osservi una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente adottato dall'autorità competente in materia di polizia dei porti o degli aeroporti, subordinandone espressamente l'applicazione alla circostanza che «*il fatto non costituisce reato*». La formulazione attuale della disposizione è, peraltro, il risultato di un processo di progressiva depenalizzazione¹⁷. Infatti, l'art. 1174 cod. nav. era originariamente inserito nella parte terza del codice della navigazione, dedicata alle «*Disposizioni penali e disciplinari*», e, più precisamente, nel capo relativo alle contravvenzioni concernenti l'ordinamento e la polizia dei porti e degli aerodromi. La trasformazione della violazione penalmente sanzionata in illecito amministrativo si inserisce nel più generale processo di depenalizzazione delle violazioni minori del codice della navigazione, sviluppatosi a partire dalla l. 28 dicembre 1993, n. 561 e, portata a termine dal d.lgs. 30 dicembre 1999, n. 507¹⁸. Diversa, invece, è la struttura dell'illecito contemplato dal combinato disposto di cui agli artt. 17 e 25, d.lgs. n. 196/2005. Come già osservato, la disposizione di cui all'art. 17 contiene il precetto, imponendo al comandante della nave l'immediata comunicazione all'autorità marittima

¹⁶. Come noto, la categoria dei reati di pericolo astratto o presunto pone diverse criticità rispetto al principio di offensività di cui agli artt. 3, 13, 25 e 27 Cost. Quest'ultimo principio si declina in astratto ed in concreto. In astratto si rivolge al legislatore, il quale nell'individuare le diverse condotte nei cui confronti attribuire rilevanza penale, deve necessariamente calibrare le scelte di criminalizzazione in base a un grado più o meno ampio di lesività o messa in pericolo del bene giuridico tutelato dalla norma incriminatrice. In concreto, invece, si rivolge al giudice, che nel raffronto tra i connotati del fatto storico e la fattispecie incriminatrice astratta, deve verificare se concretamente nella realtà materiale esterna percepibile con i sensi vi sia stata una lesione o quantomeno la messa in pericolo del bene giuridico tutelato. Orbene, i reati di pericolo presunto prescindono da un accertamento giudiziale sull'effettiva messa in pericolo del bene; sicché il giudicante dovrà limitarsi esclusivamente a verificare se la condotta concretamente posta in essere, ovvero la condotta giuridicamente doverosa che è stata omessa, integra gli estremi della fattispecie incriminatrice. Sul punto vd. E. MEZZETTI, *Diritto penale. Dottrina, casi e materiali*, Bologna, Zanichelli, 2020, p. 186 ss.

¹⁷. Originariamente l'art. 1174 cod. nav. sanzionava, se il fatto non costituiva un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi, ovvero con l'ammenda fino a lire quattrocentomila: «Chiunque non osserva(va) una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia dei porti o degli aerodromi».

competente, tra l'altro, di «qualsiasi incidente che compromette la sicurezza della navigazione», nonché di «guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave»; l'art. 25, comma 4, appresta invece il relativo presidio sanzionatorio di carattere penale. Si tratta, pertanto, di una fattispecie contravvenzionale propria e specificamente costruita intorno all'omissione di un determinato obbligo informativo gravante sul comandante. La distinzione tra le due fattispecie di illecito assume immediata rilevanza anche nella vicenda sottoposta alla Cassazione. La difesa aveva infatti sostenuto che la messa fuori servizio del *bow thruster* non fosse riconducibile all'art. 17 d.lgs. n. 196/2005, sul presupposto che l'elica di prora non costituisca né parte della macchina di governo né componente essenziale del sistema di propulsione della nave. Il fatto avrebbe assunto rilevanza, piuttosto, in rapporto alla specifica disciplina adottata dalla Capitaneria di Porto di Venezia mediante l'ordinanza n. 155/2010, la quale aveva previsto, per la navigazione nel canale di Malamocco-Marghera, l'obbligo di assistenza del rimorchiatore per le navi che, come quella comandata dall'imputato, navigassero in deroga in presenza dell'avaria dell'elica di prora. Su tale premessa, la difesa proponeva dunque una diversa qualificazione giuridica del fatto: non più omessa comunicazione di una condizione rilevante per la sicurezza della navigazione, penalmente sanzionata dal d.lgs. n. 196/2005, bensì inosservanza di una prescrizione dell'autorità marittima, riconducibile all'illecito amministrativo di cui all'art. 1174 cod. nav. Quest'ultima disposizione operava originariamente quale norma penale in bianco, nella misura in cui il contenuto concretamente precettivo dell'illecito doveva essere individuato nella disposizione legislativa o regolamentare ovvero nel provvedimento dell'autorità rimasto inosservato. Diversamente, la fattispecie incriminatrice di cui al combinato disposto ex artt. 17 e 25 d.lgs. n. 196/2005 individua direttamente il soggetto obbligato, la condotta giuridicamente doverosa, il destinatario della comunicazione e le situazioni in presenza delle quali sorge l'obbligo informativo. Ne deriva dunque una prima importante differenza sul piano strutturale tra le due tipologie di illecito. Nell'art. 1174 cod. nav. viene sanzionata, in termini generali, l'inosservanza della disciplina amministrativa in materia di polizia dei porti o degli aeroporti. Nell'art. 17 d.lgs. n. 196/2005, invece, il legislatore seleziona una particolare forma di inosservanza - l'omissione dell'informazione dovuta dal comandante - attribuendole autonomo rilievo penale in ragione della funzione preventiva che quella comunicazione assume rispetto alla sicurezza della navigazione. In astratto, la parziale sovrapposizione tra le due fattispecie potrebbe evocare il principio di specialità di cui all'art. 9 della legge 24 novembre 1981, n. 689, secondo cui, quando uno stesso fatto è punito da una disposizione penale e da una disposizione che prevede una sanzione amministrativa, trova applicazione la disposizione di carattere speciale. Tuttavia, nel caso di specie, la questione giuridica viene affrontata non in termini di rapporto di generalità-specialità tra le due norme, secondo il tradizionale confronto strutturale tra gli elementi costitutivi delle fattispecie. Il legislatore ha infatti già disciplinato espressamente il rapporto attraverso la clausola di riserva contenuta nell'art. 1174 cod. nav.: la sanzione amministrativa trova applicazione soltanto «se il fatto non costituisce reato». La clausola attribuisce alla disposizione amministrativa una funzione espressamente sussidiaria e residuale rispetto alla fattispecie incriminatrice. L'art. 1174 cod. nav. è destinato, dunque, ad operare nello spazio normativo residuo lasciato libero dalle norme incriminatrici: ove la medesima condotta integri anche gli elementi costitutivi di un reato, la fattispecie che contempla l'illecito amministrativo non trova applicazione. Il punto risulta particolarmente rilevante ai fini della ricostruzione dogmatica della sentenza. Infatti, nel caso di specie appare marginale affermare semplicemente che l'art. 17 ex d.lgs. n. 196/2005 costituisca una *lex specialis* rispetto all'art. 1174 cod. nav.¹⁹. Posto che risulta certamente possibile individuare elementi di specialità

18. In particolare, l'art. 3 della legge n. 561/1993 ha dapprima parzialmente depenalizzato l'art. 1174 cod. nav. introducendo, al secondo comma, una sanzione amministrativa per l'inosservanza di un provvedimento dell'autorità in materia di circolazione o viabilità nell'ambito del demanio marittimo o aeronautico. In tali casi, dunque, non trovava applicazione la sanzione penale prevista dal primo comma della medesima disposizione. Successivamente, l'art. 11, comma 4, del Decreto legislativo 30 dicembre 1999, n. 507 ha provveduto a depenalizzare integralmente l'art. 1174 cod. nav. ad illecito amministrativo.

nella prima fattispecie - soggetto attivo qualificato, specificità dell'obbligo comunicativo, determinate situazioni di pericolo, bene giuridico tutelato - la Suprema Corte non risolve la questione facendo applicazione del criterio di specialità. Piuttosto, la questione viene affrontata a monte attraverso la clausola di riserva prevista dallo stesso illecito amministrativo. La Corte, infatti, evidenzia in termini netti come: l'art. 1174 cod. nav. «*prevede una sanzione amministrativa [...] «se il fatto non costituisce reato»*» e proprio tale clausola «*esclude [...] che possa applicarsi la sanzione amministrativa*» quando dall'inosservanza del provvedimento dell'autorità derivi anche, come nel caso sottoposto al suo esame, la violazione dell'art. 17, comma 1, lett. b), d.lgs. n. 196/2005. Il rapporto può dunque essere rappresentato secondo uno schema di sussidiarietà espressa. La conclusione della Cassazione risulta ulteriormente comprensibile confrontando analiticamente gli elementi oggettivi delle due fattispecie. Sotto il profilo del soggetto attivo, l'art. 1174 cod. nav. fa espresso riferimento ad una categoria di soggetti inevitabilmente più ampia e ricorre pertanto alla formula generale «*chiunque*», mentre la fattispecie delineata dall'art. 17 risulta esser un reato proprio, essendo l'obbligo informativo specificamente riferito al comandante della nave. Un ulteriore profilo di distinzione tra i due illeciti è costituito anche dalle modalità con cui si estrinseca la condotta. L'art. 1174 cod. nav. sanziona la generica condotta dell'inosservanza della fonte richiamata - disposizione di legge, regolamento o provvedimento dell'autorità competente. Nella disposizione di cui all'art. 17, invece, la condotta omissiva è puntualmente tipizzata e consiste nella mancata ed immediata comunicazione all'autorità marittima delle situazioni contemplate dalla norma stessa. Soprattutto, risulta differente il rapporto che intercorre tra la condotta rispetto all'offesa del bene giuridicamente tutelato dalle due norme. Affinché sia integrato il reato non assume alcuna rilevanza la violazione di una prescrizione dell'autorità marittima: deve ricorrere una delle situazioni tipizzate dal legislatore, tra le quali il guasto o difetto idoneo ad alterare la capacità di manovra o la navigabilità della nave e potenzialmente incidente sulla sicurezza della navigazione. La fattispecie di cui all'art. 1174 cod. nav. presenta invece un'estensione più generale e una funzione di chiusura del sistema sanzionatorio volto ad assicurare il regolare e corretto adempimento delle prescrizioni impartite, mediante il rinvio ad una pluralità di fonti del diritto, dall'autorità competente. La specialità strutturale della fattispecie penale emerge quindi chiaramente, ma - è opportuno ribadirlo - non è tale specialità a costituire il fondamento immediato dell'esclusione dell'illecito amministrativo nel ragionamento della Corte. Decisiva, invece, rimane la clausola di sussidiarietà dell'art. 1174 cod. nav. La soluzione adottata dalla Corte, infatti, diviene difficilmente contestabile una volta ritenuti integrati gli estremi della fattispecie di cui all'art. 17. Esiste, tuttavia, un passaggio logicamente antecedente che merita maggiore attenzione. La clausola di riserva «*se il fatto non costituisce reato*» può risolvere il rapporto tra le due norme soltanto dopo che sia stato accertato che il fatto concreto rientri effettivamente nel raggio applicativo della fattispecie incriminatrice. In tale contesto, la tesi difensiva conserva una propria rilevanza sul piano dogmatico. Difatti, qualora si fosse accolta l'interpretazione proposta dal ricorrente - secondo cui la volontaria messa fuori servizio del *bow thruster* non costituiva un «*guasto o difetto*» rilevante ai sensi dell'art. 17 - sarebbe venuto meno il presupposto stesso per l'operatività della clausola di riserva dell'art. 1174 cod. nav. In tale ipotesi, il fatto non avrebbe integrato gli estremi del reato previsto dal d.lgs. n. 196/2005 e avrebbe potuto residuare, ricorrendone gli ulteriori presupposti, la responsabilità amministrativa derivante dall'inosservanza della prescrizione impartita dall'autorità marittima. Il ragionamento della Cassazione si sviluppa invece in senso inverso. La Corte ritiene che l'indisponibilità del *bow thruster*, indipendentemente dalla sua origine volontaria e dalla sua formale qualificazione quale macchina di governo della nave, sia idonea ad alterare la

19. Del resto, il rapporto di generalità-specialità tra l'originaria fattispecie incriminatrice di cui all'art. 1174 cod. nav. e le altre fattispecie di reato previste nel codice della navigazione o in altre leggi speciali volte a disciplinare la sicurezza della navigazione veniva costantemente evidenziata dalla giurisprudenza. Così, ad esempio, Cass. pen., Sez. III, 6 maggio 1985, in Cass. pen., 1986, p. 1665. La questione viene, inoltre, ampiamente trattata da S. ROSSI, Il sistema penale della navigazione. Contributo allo studio del diritto penale marittimo, Napoli, Editoriale Scientifica, 2020, p. 169.

capacità di manovra della stessa e rientri pertanto nelle ipotesi contemplate dall' art. 17, *comma* 1, lett. b). Soltanto una volta compiuta tale operazione di sussunzione diviene applicabile la clausola di riserva dell'art. 1174 cod. nav., con conseguente esclusione dell'illecito amministrativo. La criticità interpretativa, dunque, non risiede nel concorso tra le due norme, che il legislatore risolve in maniera relativamente lineare, quanto nella determinazione preliminare dei confini della fattispecie penale. La questione, pertanto, può essere sintetizzata in questi termini: l'art. 1174 cod. nav. non costituisce un'alternativa sanzionatoria liberamente utilizzabile dal giudicante allorché la violazione presenti una minore gravità; costituisce, invece, una fattispecie residuale, destinata a operare soltanto qualora l'inosservanza della disciplina amministrativa non sia già integralmente suscumbibile nell'autonoma fattispecie di reato di cui all'art. 17, d.lgs. 196/2005. La decisione consente così di individuare una sorta di graduazione normativa della risposta sanzionatoria. Al livello più generale si colloca l'art. 1174 cod. nav., che garantisce l'effettività delle disposizioni e dei provvedimenti adottati dall'autorità competente mediante una sanzione amministrativa residuale. A un livello più avanzato di tutela si collocano gli artt. 17 e 25 d.lgs. n. 196/2005, attraverso i quali il legislatore attribuisce rilevanza penale a una specifica omissione informativa, in considerazione della sua astratta capacità di interferire con il sistema pubblico di prevenzione dei rischi della navigazione. In questa prospettiva, l'elemento che determina il passaggio dall'illecito amministrativo alla contravvenzione non risulta essere la produzione di un maggiore pericolo. Piuttosto, risulta esser la corrispondenza della condotta alla più specifica tipizzazione legislativa dell'art. 17. Questa impostazione, del resto, risulta coerente con la qualificazione della fattispecie, operata dalla stessa Cassazione, quale reato di pericolo presunto: l'assenza di un incidente o di un pericolo concretamente verificatosi non determina la regressione dell'illecito penale a illecito amministrativo. La soluzione appare sistematicamente coerente con la funzione della clausola di riserva dell'art. 1174 cod. nav. Al contempo, essa rende ancora più delicata la questione dei limiti dell'interpretazione della norma incriminatrice. Quanto più estesamente viene interpretata la nozione di «guasto o difetto» dell'art. 17 - sino a ricomprendervi, come affermato dalla sentenza, una condizione «*anche volontariamente determinata*» -, tanto più si restringe, per effetto automatico della clausola di sussidiarietà, l'area applicativa dell'illecito amministrativo. È dunque possibile individuare un rapporto di diretta proporzionalità tra estensione interpretativa della fattispecie penale e contrazione dell'area dell'illecito amministrativo. Proprio per tale ragione, l'individuazione dell'area applicativa dell'art. 17 viene condotta da parte dei giudici di legittimità privilegiando un'interpretazione teleologica e sistematica della disposizione. In definitiva, la Cassazione non afferma la prevalenza della contravvenzione in forza del principio di specialità, bensì riconosce all'art. 1174 cod. nav. natura sussidiaria e residuale. Una volta accertato che l'omessa comunicazione dell'indisponibilità del *bow thruster* integra la fattispecie prevista dagli artt. 17 e 25 d.lgs. n. 196/2005, la clausola «*se il fatto non costituisce reato*» impedisce l'applicazione della sanzione amministrativa. Quest'ultima torna invece astrattamente ad operare laddove l'inosservanza della prescrizione dell'autorità marittima non presenti gli elementi costitutivi della fattispecie incriminatrice. È dunque la previa delimitazione dell'area di tipicità dell'art. 17, d.lgs. 196/2005 e non un giudizio comparativo sulla maggiore o minore gravità concreta del fatto, a tracciare il confine tra responsabilità penale e responsabilità amministrativa.

4. Conclusioni

L'aspetto più delicato e problematico della pronuncia in commento riguarda l'affermazione, cristallizzatasi nel principio di diritto enunciato, secondo cui l'obbligo di comunicazione penalmente sanzionato debba ricomprensere qualsiasi «*guasto o difetto, anche volontariamente determinato*». Si tratta, a ben vedere, del passaggio di maggiore interesse della decisione. I giudici di legittimità

esaminando la circostanza fattuale della volontaria disattivazione dell'elica di prora in attesa del ripristino dell'alternatore ad essa asservito, affermano espressamente che essa non assume rilievo, poiché qualsiasi guasto deve essere comunicato all'autorità competente. Proprio tale affermazione, però, pone alcune criticità sul versante del principio di legalità e, più specificamente, in relazione al divieto di analogia in *malam partem*. L'art. 17 richiama espressamente, tra gli obblighi di comunicazione imposti al comandante della nave, i «guasti» e «difetti», mentre il principio di diritto formulato dalla Cassazione precisa che nella previsione normativa deve essere ricompreso anche il guasto o difetto «*volontariamente determinato*». Di viene allora necessario interrogarsi sulla natura dell'operazione ermeneutica compiuta dalla Corte: occorre stabilire, anzitutto, se la volontaria messa fuori servizio di un apparato possa essere ricondotta al significato linguisticamente e letteralmente consentito delle nozioni legislative di guasto o difetto, ovvero se tale equiparazione determini un ampliamento dell'area penalmente rilevante rispetto al perimetro tracciato dalla disposizione. Dal punto di vista eminentemente letterale, il guasto dovrebbe coincidere con l'alterazione delle normali capacità di funzionamento o rendimento di uno specifico dispositivo, tendenzialmente a seguito di un evento straordinario sopravvenuto ovvero del caso fortuito. In secondo luogo, bisogna necessariamente prendere in considerazione la finalità preventiva della disciplina normativa, che, come osservato, costituisce un importante criterio interpretativo. Infatti, se ciò che rileva nella prospettiva della volontà del legislatore risulta esser quella di consentire all'autorità marittima di conoscere ogni situazione capace di alterare la manovrabilità della nave, la causa dell'indisponibilità dell'apparato può apparire secondaria rispetto alla condizione oggettiva nella quale la nave si trova. Sicché, una nave priva di un dispositivo rilevante per la manovra presenta, sotto il profilo delle informazioni necessarie all'autorità marittima, la medesima situazione oggettiva indipendentemente dal fatto che l'indisponibilità derivi da un evento accidentale o da una deliberata disattivazione. Tale impostazione volta a privilegiare il dato eminentemente teleologico, tuttavia, incontra in materia penale il limite rappresentato dal significato letterale possibile della disposizione incriminatrice. Infatti, se da un lato la funzione preventiva della norma può orientarne l'interpretazione, dall'altro non può sostituirsi al dato testuale, tantomeno consentire di assoggettare alla sanzione penale situazioni estranee all'area semantica della fattispecie. Pertanto, l'annosa questione volta a distinguere tra interpretazione estensiva e analogia in *malam partem* sembra (ri)emergere con tutta evidenza nel caso di specie²⁰. Da questa prospettiva, forse, avrebbe meritato maggiore sviluppo il percorso argomentativo attraverso il quale la Corte giunge a ricomprendere la volontaria messa fuori servizio nelle ipotesi contemplate dalla disposizione di cui all'art. 17 *ex d.lgs. n. 196/2005*. Difatti, la sentenza si limita ad affermare l'irrilevanza della causa volontaria dell'indisponibilità e recepisce tale conclusione nel principio di diritto, ma non approfondisce specificamente il problema semantico posto dall'utilizzazione legislativa delle nozioni di «guasto» e «difetto». In conclusione, una motivazione più articolata su questo punto avrebbe consentito di chiarire perché tale risultato debba essere considerato espressione di un'interpretazione consentita dal testo, anziché un'estensione dell'incriminazione fondata prevalentemente sulla *ratio* preventiva della disciplina normativa.

²⁰. Del resto, si registra sempre più una proliferazione dell'interpretazione estensiva, mediante la quale il significato della norma viene ampliato sino a ricomprendere una fattispecie che, secondo un precedente orientamento esegetico, ne risultava esclusa. In simili evenienze, risulta particolarmente difficile individuare con precisione il confine tra interpretazione e analogia in *malam partem*, posto che solo quest'ultima è preclusa dall'art. 14 delle c.d. Preleggi, mentre l'interpretazione estensiva costituisce una delle molteplici modalità attraverso cui può legittimamente esplicarsi l'attività ermeneutica. Pertanto, il problema dell'interpretazione estensiva risiede proprio nel fatto che essa tende ad ampliare al massimo il raggio applicativo della fattispecie incriminatrice, potendo incidere negativamente sulla posizione del reo; di conseguenza, il confine con l'analogia appare inevitabilmente labile. Per un approfondimento sulla questione vd. O DI GIOVINE, L'interpretazione nel diritto penale. Tra creatività e vincolo alla legge, Milano, Giuffrè, 2006.

Appendice - note estese

13. *A tal proposito, per comprendere la tecnica legislativa impiegata dal legislatore italiano per disciplinare la fattispecie in esame, risulta utile qui riportare integralmente il testo del primo comma della disposizione che prevede espressamente: «Fatto salvo il diritto internazionale e allo scopo di prevenire o attenuare ogni rischio significativo per la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone o l'ambiente, gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure appropriate affinché il comandante di una nave che naviga all'interno della loro zona di ricerca e soccorso/zona economica esclusiva o equivalente, rapporti immediatamente alla stazione costiera geograficamente competente: a) qualsiasi incidente che pregiudichi la sicurezza della nave, come collisioni, incagli, avarie, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura; b) qualsiasi incidente che comprometta la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione; c) qualsiasi situazione atta a provocare un inquinamento delle acque o del litorale dello Stato membro, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare; d) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva». Il secondo comma prosegue prevedendo espressamente che: «Il messaggio di reportazione trasmesso a norma del paragrafo 1 indica, come minimo, il nome della nave, la sua posizione, il porto di partenza, il porto di destinazione, l'indirizzo che consente di ottenere informazioni sulle merci pericolose e inquinanti trasportate a bordo, il numero di persone a bordo, i particolari dell'incidente e qualsiasi informazione pertinente contemplata dalla risoluzione 851 (20) dell'IMO».*