

CRONACHE

CONVEGNO «DIRITTO PENALE DELLA NAVIGAZIONE AD OLTRE OTTANTA ANNI DALL'ENTRATA IN VIGORE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE»

VENEZIA 15 MAGGIO 2026

Il 15 maggio 2026 si è tenuto a Venezia, presso l'auditorium dell'Ordine degli avvocati, un convegno di studi multidisciplinare sul diritto penale della navigazione. L'incontro è stato organizzato dal Consiglio dell'ordine, dalla fondazione Feliciano Benvenuti e dalla locale Camera penale.

Ad aprire l'evento sono stati i saluti istituzionali di Tommaso Bortoluzzi, presidente del Consiglio dell'ordine degli avvocati della città lagunare, Gianluca Sicchiero, presidente della Fondazione Benvenuti, e Renato Alberini, presidente della locale Camera penale, i quali hanno espresso vivo apprezzamento per l'iniziativa, sottolineando l'importanza del diritto penale della navigazione soprattutto in un contesto particolare come quello di Venezia.

I lavori sono stati introdotti dal dott. Gabriele Civello, ricercatore di diritto penale nell'Università di Cagliari, che nel suo intervento ha richiamato l'attenzione sulla necessità di non ridurre il diritto ad un mero insieme di regole, procedure e adempimenti.

La professione forense, ha affermato, rischia infatti di diventare sempre più arida, dominata dalla burocrazia, dalle logiche economiche e dalla tecnologia. Quest'ultima, nata come strumento al servizio dell'uomo, sembra talvolta prendere il sopravvento. Da qui l'esigenza di riflettere sul senso più profondo del diritto e sul ruolo dell'avvocato, ricordando che al centro dell'esperienza giuridica devono rimanere le persone, e non soltanto i sistemi informatici, le sentenze o i vari automatismi attualmente in uso. Anche il dibattito sull'intelligenza artificiale ci ricorda che ogni innovazione deve restare il più possibile a misura d'uomo.

In tale prospettiva, ha aggiunto, incontri come quello odierno servo-

no a mantenere viva una cultura giuridica non solo pratica, ma anche umana. La scelta di parlare di diritto penale della navigazione a Venezia assume un significato particolare, rappresentando un modo per riscoprire un tema fondamentale, legato alla storia e all'identità stessa della città.

Per queste ragioni si è scelto di dedicare l'incontro ad un tema certamente specialistico, ma tutt'altro che marginale, soprattutto in una città come Venezia, storicamente legata alla navigazione. Considerato che da tempo il diritto penale della navigazione non costituiva oggetto di specifici momenti di approfondimento, si è deciso di invitare tre esperti giuristi, due di estrazione accademica e un professionista.

Il dott. Civello ha dunque dato la parola al prof. Luca Ancis, associato di diritto della navigazione nell'Università di Cagliari, il quale ha innanzi tutto evidenziato come il codice della navigazione sia sorto in un contesto storico in cui si avvertiva l'esigenza di raccogliere in un sistema unitario regole antiche, prassi marittime e nuove esigenze.

La parte penale del codice, ha affermato, risponde ad una ragione molto concreta. La nave e l'aeromobile non sono luoghi ordinari, ma comunità organizzate che si muovono in ambienti ostili, lontani dalla terraferma e spesso isolati. Per questo il legislatore ha previsto regole speciali, diverse da quelle comuni, capaci di tutelare in modo più intenso la sicurezza della navigazione, la disciplina di bordo, l'autorità del comandante, la vita delle persone e l'interesse pubblico, in tutte le sue possibili declinazioni.

In mare o in volo, infatti, molte situazioni assumono una rilevanza particolare. Da qui la necessità di una disciplina peculiare in materia, fra le altre cose, di perdita della nave, emergenza e stato di necessità, mantenimento dell'ordine a bordo, soccorso e responsabilità del comandante. Sotto questo aspetto l'approccio seguito dal legislatore del 1942 è stato, da un lato, quello di identificare fattispecie del tutto peculiari, come quella dell'abbandono della nave in pericolo, dall'altro di prevedere circostanze aggravanti per reati comuni commessi a bordo o durante la navigazione.

Gravi vicende avvenute negli ultimi anni – dal caso *Enrica Lexie* a quello della *Jolly Nero*, fino al naufragio della *Costa Concordia* – dimostrano come tali disposizioni non siano affatto astratte, finendo per confrontarsi con eventi drammatici.

Al centro di tali accadimenti si colloca generalmente la figura del comandante, chiamato ad assumere decisioni rapide in situazioni di

particolare complessità, esercitando ampi poteri cui corrispondono responsabilità altrettanto gravose. Il tema diventa ancora più delicato nelle ormai sempre più frequenti ipotesi di soccorso in mare. In tali circostanze il comandante è chiamato a trovare un equilibrio difficile tra il dovere di salvare vite umane e quello di non mettere in pericolo la propria nave e l'equipaggio a bordo.

Il diritto penale della navigazione, ha concluso il prof. Ancis, è una sorta di «sistema nel sistema», con una propria autonomia, giustificata dalla particolarità dell'ambiente in cui opera. Ciò non significa, tuttavia, che debba restare statico ed immobile. Alcune norme, soprattutto quelle risalenti al testo originario del codice e quelle di carattere disciplinare, cominciano infatti a mostrare il peso del tempo e richiedono un'attenta riflessione sulla necessità di un rapido aggiornamento. La sfida consisterà nel conservare la specialità del settore, assicurando al contempo la coerenza con la sensibilità giuridica e sociale del presente.

Ha dunque preso la parola il prof. Attilio Nisco, professore associato di diritto penale nell'Università di Bologna, il quale si è soffermato sui profili penali dell'obbligo di soccorso in mare come aspetto del diritto penale di crescente attualità, per via delle tragiche vicende occasionate dai flussi migratori lungo le rotte del Mediterraneo.

Il relatore ha evidenziato, in premessa, come il tema coinvolga delicate questioni di diritto marittimo, diritto penale e diritto internazionale. Sono state richiamate, in particolare, le principali disposizioni a garanzia del corretto adempimento dell'obbligo di soccorso, nella specie gli art. 1155 e 1158 c. nav., oggetto di due recenti ed interessanti pronunce della Cassazione (nei casi *Atreus* e *Asso28*).

Le strategie di contrasto al fenomeno delle migrazioni, ha aggiunto, hanno poi fatto emergere un secondo profilo: l'effetto esimente dell'obbligo di soccorso rispetto ai reati connessi all'immigrazione illegale, contestati, in numerose vicende, ai comandanti di navi impegnate nel soccorso sistematico di migranti.

Il prof. Nisco ha evidenziato come, inizialmente, la giurisprudenza avesse invocato lo stato di necessità (art. 54 c.p.) al fine di scriminare la condotta del comandante che avesse portato a termine l'operazione di soccorso discostandosi dalle indicazioni delle autorità SAR competenti (in particolare, con riferimento al *place of safety*).

Con la decisione *Sea Watch 3*, la Cassazione, all'esito di un'approfondita ricostruzione delle fonti internazionali del dovere di soccorso, ha tut-

tavia inquadrato la fattispecie nell'adempimento di un dovere, offrendo così ai comandanti un parametro applicativo più chiaro e determinato.

La relazione si è poi soffermata sulle sanzioni amministrative recentemente introdotte a presidio delle regole di condotta sul corretto svolgimento delle operazioni.

È stata quindi commentata la sentenza della Corte costituzionale n. 101/2025, avente ad oggetto il comma 2-*sexies* dell'art. 1 d.l. 21 ottobre 2020 n. 130, per la supposta violazione dell'art. 25 cost., in particolare del principio di determinatezza, e degli art. 10 e 117, nonché 3 e 27 cost., sul principio di proporzionalità e sulla finalità rieducativa della sanzione sostanzialmente penale.

Pur riconoscendo i meriti della pronuncia, che fa salva la disposizione citata alla luce di un'interpretazione conforme al diritto internazionale, il relatore ha evidenziato i persistenti tratti di criticità di una disciplina affetta da un ineliminabile tasso di indeterminatezza.

In seguito, ha preso la parola l'avv. Augusto Palese del foro di Venezia, che ha ulteriormente ribadito l'aspetto della multidisciplinarietà del diritto penale della navigazione.

Chi si occupa di questa materia, ha infatti affermato, non può limitarsi alla conoscenza del solo settore penale, perché ogni vicenda nautica coinvolge spesso profili civilistici, assicurativi, lavoristici e risarcitori. Quando un cliente subisce o provoca un sinistro in mare (o, se si pensa a Venezia, in laguna) ha infatti bisogno di una risposta complessiva e non frammentata tra più ambiti separati.

Diventa quindi essenziale scegliere consulenti tecnici competenti, capaci di ricostruire correttamente la dinamica dell'incidente e orientare le valutazioni processuali. Anche i contratti assicurativi assumono un ruolo decisivo: bisogna verificare coperture, clausole di rivalsa, obblighi di denuncia e termini di prescrizione, spesso diversi da quelli ordinari.

Numerose vicende avvenute nella laguna veneta mostrano in maniera evidente tale complessità. In queste situazioni l'avvocato deve muoversi contestualmente sul piano penale, civile e assicurativo, valutando querele, transazioni, risarcimenti e tutte le possibili strategie difensive.

Alcuni istituti processuali, come l'oblazione, la messa alla prova e la particolare tenuità del fatto, possono avere grande rilievo pratico anche nei reati previsti dal codice della navigazione.

Tra le fattispecie di più frequente contestazione vi sono il comando senza abilitazione, l'inosservanza delle norme sulla circolazione e

l'alterazione del conducente. Quest'ultima richiede accertamenti seri e scientifici, perché non basta rilevare la presenza di alcol o sostanze stupefacenti, essendo necessario comprendere se tali sostanze abbiano davvero inciso sulla capacità dell'imputato.

L'avv. Palese ha evidenziato anche le differenze, non sempre lineari, tra disciplina nautica e disciplina stradale, aggiungendo che negli ultimi anni il legislatore ha finito per avvicinare i due settori, soprattutto in tema di lesioni colpose e incidenti. Quello in esame resta comunque un settore molto complesso, nel quale, tra le altre cose, la responsabilità del comandante può assumere contorni particolarmente rigorosi, e dove ogni elemento tecnico può incidere sull'esito del processo. Occorre pertanto mantenere sempre presente che il diritto della navigazione richiede una visione ampia, pratica e integrata. Solo in questo modo sarà possibile affrontare correttamente casi che, pur nascendo sull'acqua, coinvolgono campi diversi del diritto.

La conclusione dei lavori è stata preceduta dall'intervento di Luigi Ravagnan, avvocato del foro di Venezia, che si è soffermato sulla delicata posizione del comandante di nave, sottolineando la centrale rilevanza assunta dal diritto penale della navigazione negli oltre quaranta anni di esperienza professionale svolta.

Il convegno di Venezia è riuscito così ad offrire un quadro articolato di una materia specialistica, ma di grande rilievo pratico, nella quale tradizione marittima, responsabilità penale, sicurezza della navigazione e tutela della persona continuano a intrecciarsi in modo particolarmente intenso.