

# RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

In questo fascicolo, nella sezione dedicata agli articoli

ELDA TURCO BULGHERINI, Il contributo alla scienza giuridica della *Rivista del Diritto della Navigazione* ed il codice della navigazione a ott'anni dalla sua entrata in vigore

MARCO BADAGLIACCA, Strumenti di ausilio alla navigazione, *cyber security* e potere decisionale del comandante di nave  
*Aids to Navigation, Cyber Security and Decision-Making Power of the Master*

GIAN PAOLO DE MURO, Proporzionalità e ragionevolezza nel difficile percorso verso il c.d. omicidio nautico  
*Proportionality and Reasonableness in the Difficult Path towards the so-called Nautical Murder*

TOMMASO GAZZOLO, Antonio Scialoja e il «diritto vivente»  
*Antonio Scialoja's Concept of «Living Law»*

ELISABETTA G. ROSAFIO, Brevi note in materia di giurisdizione e di trasporto marittimo di persone  
*Brief Considerations of Jurisdiction on the Carriage of Passengers by Sea*

RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Anno 2022 – Numero 1

Anno 2022

Volume LI

Numero 1

## RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

fondata da Antonio Scialoja  
ripresa da Antonio Lefebvre d'Ovidio  
continuata da Elda Turco Bulgherini



€ 45,00



CACUCCI  EDITORE  
BARI

Direttore onorario

† *Antonio Lefebvre d'Ovidio*

Direttore responsabile

*Elda Turco Bulgherini*

Vice direttore

*Michele Maria Comenale Pinto*

Comitato di direzione

*Monica Brignardello, Umberto La Torre, Elisabetta Giovanna Rosafio*

Comitato scientifico

*Guido Alpa, Alfredo Antonini, Ignacio Arroyo Martínez, Lia Athanassiou, David Joseph Attard, Massimo Basilavecchia, Giorgio Berlingieri, Giorgia M. Boi, Guido Camarda, Mauro Casanova, Luigi Daniele, Antonio D'Atena, Charles Debattista, Massimo Deiana, Lorenzo Del Federico, Angela Del Vecchio, Paul Stephen Dempsey, Roberto Fiori, Mario O. Folchi, Bruno Franchi, Tomotaka Fujita, Rafael Illescas Ortiz, Natalino Irti, Raffaello Lupi, José Manuel Martín Osante, Gerardo Mastrandrea, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Giorgio Meo, Francesco Morandi, Marco Fabio Morsello, Massimo Papa, Ugo Patroni Griffi, Francesca Pellegrino, Roberto Pessi, Eugenio Picozza, Massimiliano Piras, Aristide Police, Stefano Pollastrelli, Alessio Quaranta, Vincenzo Ricciuto, Maria Piera Rizzo, Liliana Rossi Carleo, Francesca Salerno, Christoph Schmid, Tullio Scovazzi, Paola Severino, Luca Sisto, Xinqiang Sun, Greta Tellarini, Rita Tranquilli-Leali, Tullio Rodolfo Treves, Leopoldo Tullio, Giuseppe Vermiglio, Alessandra Xerri*

Responsabili del Coordinamento

*Adele Marino, Giovanni Pruneddu*

Comitato editoriale

*Marco Badagliacca, Gianfranco Benelli, Stefania Bevilacqua, Andrea Buccisano, Antonio Bufalari, Nicolò Carnimeo, Alessio Claroni, Rachele Genovese, Cinzia Ingratoci Scoriapino, Silvio Magnosi, Laura Maria Speranza Masala, Elena Orrù, Alessandra Romagnoli, Nicola Romana, Giuseppina Rosato, Anna L. Melania Sia, Pierluigi Simone, Carmen Telesca, Chiara Vagaggini, Simone Vernizzi*

# RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Fondata da Antonio Scialoja,  
ripresa da Antonio Lefebvre d'Ovidio,  
continuata da Elda Turco Bulgherini



CACUCCI  EDITORE  
BARI

# RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

fondata da / *founded by* Antonio Scialoja

ripresa da / *resumed by* Antonio Lefebvre d'Ovidio

continuata da / *continued by* Elda Turco Bulgherini

**RIVISTA SEMESTRALE / SEMI-ANNUAL REVIEW**

## **Direttore / Editor-in-Chief**

Elda Turco Bulgherini

Via G. Rossini, 9 – 00198 Roma

tel. (+39) 068088244

fax (+39) 068088980

e mail: eldaturco@studioturco.it

## **Redazione / Editing**

Redazione della Rivista del Diritto della  
Navigazione

Viale G. Rossini, 9 – 00198 Roma

tel. (+39) 068088244

fax (+39) 068088980

e mail: redazione@rivdirnav.org

## **Condizioni di acquisto / Purchase Terms**

Italia / *Italy*

Abbonamento Annuale / *Annual Subscription*

euro 80,00

Fascicolo / *Issue* . . . . . euro 45,00

Estero / *Foreign*

euro 120,00

Fascicolo / *Issue* . . . . . euro 60,00

## **Per ordini / To order**

ordini@cacucci.it

## **Modalità di pagamento / Method of payment**

Bonifico / *Bank transfer*: Cacucci Editore

IBAN: IT30 Q054 2404 0100 0000 1041 861

Banca Popolare di Bari

Causale / *Purpose of payment*: *Abbonamento Rivista  
del Diritto della Navigazione*

Autorizzazione n. 444 del 30.12.2009

Tribunale di Roma

## **Editore**

Cacucci Editore S.a.s

via D. Nicolai, 39 – 70122 Bari

Tel. 080 5214220

<http://www.cacuccieditore.it>

[info@cacucci.it](mailto:info@cacucci.it)

© Elda Turco Bulgherini – 2022

© Gli Autori – 2022

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,  
di riproduzione e di adattamento anche parziale, con  
qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

ISSN 0035-5895

ISBN 979-12-5965-169-3

La pubblicazione della Rivista è stata resa  
possibile anche grazie al sostegno di Manfredi  
Lefebvre d'Ovidio.

La «Rivista del diritto della navigazione» è do-  
cumentata nell'Archivio DoGi dell'Istituto di  
Teoria e Tecniche dell'Informazione Giuridica  
(ITTIG) del Consiglio Nazionale delle Ricer-  
che.

*Scritto sottoposto a doppio referaggio anonimo – This writing has been submitted to double blind peer review*

## PROPORZIONALITÀ E RAGIONEVOLEZZA NEL DIFFICILE PERCORSO VERSO IL C.D. OMICIDIO NAUTICO

GIAN PAOLO DEMURO (\*)

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Incidenti in mare: il quadro normativo vigente. – 2.1. Le regole cautelari. – 2.2. Le misure preventive. – 2.3. I reati di pericolo, in particolare la fattispecie di naufragio. – 2.4. Dal pericolo al danno: l'omicidio colposo. – 3. La figura di riferimento: l'omicidio stradale. – 4. Verso l'omicidio nautico: la proposta. – 5. Tra proporzionalità e ragionevolezza. – 5.1. Il profilo politico-criminale. – 5.2. Il profilo tecnico.

### 1. *Introduzione.*

Recenti eventi tragici hanno riproposto all'attenzione di dottrina e giurisprudenza e soprattutto del Parlamento i termini della punizione del c.d. omicidio nautico, una forma particolare di omicidio sulla falsariga dell'omicidio stradale, caratterizzato anch'esso infatti dal contesto – in un caso le strade, qui le acque (il mare, i laghi o i fiumi) – nel quale si cagiona la morte di un uomo.

La vicenda emblematica, anche per il dibattito politico che ne è conseguito, è la morte avvenuta il 19 giugno 2021, sulla sponda bresciana del lago di Garda, di due persone, travolte sul loro gozzo in legno da un

---

(\*) Ordinario di Diritto penale nell'Università degli Studi di Sassari.

motoscafo condotto da due turisti tedeschi <sup>(1)</sup>. Il tribunale di Brescia ha condannato per omicidio colposo (art. 589 c.p.) e naufragio colposo (art. 449 c.p.) rispettivamente 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. Ha accettato di sottoporsi all'alcol test il solo conducente e tale esame, svolto quattordici ore dopo l'incidente, ha fornito esito positivo (con un valore di 0,38 grammi per litro). In sintesi, la linea difensiva si è sempre mantenuta sugli argomenti della scarsa visibilità e della conseguente mancanza di consapevolezza dello stesso evento («Non ci siamo accorti, era buio, pensavamo di avere colpito un tronco»), mentre da parte dell'accusa si è sostenuto che «nessuno avrebbe potuto scambiare l'impatto con altro che non fosse una barca. Solo con una lettura partigiana e intellettualmente disonesta si può ignorare che la luce del gozzo fosse visibile e la velocità con la quale il motoscafo Riva travolse la barca. Come ha potuto non vedere? Solo una totale assenza di lucidità del pilota P. K. lo ha reso possibile. Hanno consumato alcolici per tutto il pomeriggio». In seguito un consulente della procura ha dichiarato che il motoscafo viaggiava a circa venti nodi, quattro volte cioè il consentito.

All'attenzione mediatica su tale vicenda ha fatto seguito l'intervento di rappresentanti istituzionali <sup>(2)</sup> e del Parlamento, secondo uno

---

(1) Così rievoca la vicenda il quotidiano La Stampa del 23 marzo 2022. Ad aumentare l'attenzione mediatica, pochi giorni dopo quello del lago di Garda si è verificato un altro incidente mortale, uno scontro tra due motoscafi sul lago di Como, a Tremezzina, nel quale ha perso la vita uno studente di ventuno anni. Altri tragici incidenti si sono verificati, con una *escalation* preoccupante, questa estate (2022): basti citare lo scontro con due vittime tra un motoscafo e una barca a vela a Porto Ercole (Argentario) e lo yacht schiantatosi sugli scogli a Porto Cervo, con una vittima, in circostanze non chiare. In relazione a questi incidenti, il presidente dell'Osservatorio nazionale vittime omicidi stradali (Onvos) ha chiesto ancora una volta l'introduzione di una nuova fattispecie dedicata all'omicidio nautico, autonoma anche rispetto all'omicidio stradale per evitare problemi applicativi data la non sovrapponibilità delle due situazioni.

(2) Il governatore della Lombardia ha dichiarato (il riferimento è ancora alla fonte giornalistica della nota precedente) che «è inaccettabile che un vuoto normativo impedisca di infliggere ai responsabili della morte di G. N. e U. G. una giusta condanna», al contempo prendendo l'impegno nei confronti dei genitori delle vittime di fare quanto

schema usuale nello scorrere della politica criminale nel nostro paese, quasi ripercorrendo l'*iter* che portò all'approvazione della legge sul c.d. omicidio stradale e anzi sottolineandone espressamente – da parte dei proponenti – la medesima ragione giustificatrice. Infatti la punizione con le pene previste per l'omicidio colposo e il naufragio colposo sono state evidentemente ritenute prive di quella stigmatizzazione che la vicenda meritava e si sono invocate misure più severe, quali quelle previste appunto per l'omicidio stradale.

Seguiremo il percorso proposto, fino ad arrivare al progetto di legge in discussione in Parlamento, partendo dal quadro normativo vigente.

## 2. *Incidenti in mare: il quadro normativo vigente.*

### 2.1. *Le regole cautelari.*

La più rilevante fonte per la prevenzione di incidenti (in particolare collisioni) in mare è di stampo internazionale ed è rappresentata dal regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (Londra, 20 ottobre 1972), recepito in Italia con legge n. 1085/1977 ed entrato in vigore nel luglio del 1978, poi emendato più volte. Il c.d. COLREG 72 (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*) contiene una serie di regole cautelari sulla condotta delle navi nelle diverse condizioni di visibilità e manovrabilità ma non ha dichiaratamente il carattere dell'eshaustività. Infatti proprio nella regola 1 a proposito dell'applicabilità delle disposizioni si fanno salve eventuali normative speciali di settore relativamente «alla navigazione nelle rade, nei porti, nei fiumi, nei laghi o nelle vie d'acqua interne comunicanti con l'alto mare e accessibili alla navigazione marittima». Non solo: nella regola 2 (lett. a)) si chiarisce che nessuna delle regole contenute nell'atto esonera dall'osservanza di «tutte le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti o dalle spe-

---

in suo potere «affinché venga presto approvata la legge che consenta l'equiparazione del delitto di omicidio nautico a quello stradale». Altrettanto avvenne prima dell'approvazione della legge che introdusse l'omicidio stradale, quando l'allora Presidente del Consiglio rese pubblica una lettera, inviata alla madre della vittima di un incidente automobilistico, nella quale esprimeva l'auspicio e l'impegno ad approvare entro l'anno (era il 2015) la nuova normativa.