

CORTE DI CASSAZIONE PENALE – SEZIONE IV
20 GENNAIO 2017, N. 6376 *

Pres. D'Isa, Rel. Serrao

E. M. Cabrerizo (imputato), *V. A. Popov* (parte civile)

**Comandante di nave – Doveri del comandante di nave – Lavoratore marittimo –
Sicurezza marittima – Violazione norme antinfortunistica – Reati –
Principio di territorialità – Giurisdizione italiana**

Il comandante di nave ha l'obbligo di sovraintendere a tutte le funzioni che attengono alla salvaguardia delle persone imbarcate. Inoltre, in ragione della sua naturale posizione gerarchica egli è titolare di una posizione di garanzia nei confronti di tutti coloro che lavorano a bordo della nave. A tal proposito, al fine di proteggere la vita e l'incolumità dei lavoratori in relazione ai particolari rischi che connotano tale settore di attività, non rileva l'accertamento della esistenza di un rapporto di lavoro subordinato in senso civilistico, che in tale ambito deve essere inteso in senso ampio, comprensivo di ogni mansione svolta sotto il controllo del comandante. Ai fini dell'affermazione della giurisdizione italiana ai sensi dell'art. 6 c.p., in relazione a reati commessi a bordo di una nave battente bandiera straniera e parzialmente consumati in acque internazionali, è sufficiente che almeno una parte della condotta costitutiva del reato si sia verificata nel territorio dello Stato.

LA DECISIONE:

Il sig. Cabrerizo comandante della motobarca da pesca *Siroccos*, battente bandiera spagnola, era stato accusato di avere cagionato la morte del sig. Popov, o comunque di avergli ordinato o consentito di immergersi da solo per effettuare la pesca del corallo, sebbene questo ultimo fosse privo del brevetto di immer-

* Per il testo integrale della sentenza, tratto dal sito ufficiale della Corte di cassazione, v. www.giureta.unipa.it/osservatorio/Cass_6376_2017.pdf.

La sentenza è stata osservata da Sara Marinelli, studentessa della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli studi di Teramo, con la collaborazione e l'intervento della dott.ssa Giuseppina Rosato, Dottoranda di ricerca in Scienze giuridiche nell'Università di Sassari.



sione, non avesse adottato la pratica del «sistema di coppia» e si trovasse in un sito a lui non familiare, in una zona di mare aperto, battuta da forti e variabili correnti, con una profondità fino a 70 metri e in condizioni di scarsa luminosità.

Il sig. Popov si trovava a brodo della *Siroccos* con il ruolo «di cuiniere e di assistente dei subacquei che pescavano il corallo» e in cambio gli era consentito di immergersi e di tenere per sé il corallo che lui stesso pescava.

Dagli elementi di fatto così sintetizzati il Tribunale di Trapani ha ritenuto sussistente la giurisdizione dello Stato italiano ai sensi dell'art. 6 c.p., benché la vittima risultasse dispersa in acque internazionali (nei pressi del c.d. banco di Silvia – Canale di Sicilia).

L'affermazione della giurisdizione italiana è stata sostenuta sul rilievo per cui la condotta omissiva antecedente al sinistro risultava essersi realizzata a Trapani, ove era ormeggiata la motonave e dove si sarebbe instaurato il rapporto di lavoro (di fatto) tra il sig. Cabrerizo e il sig. Popov.

Al contrario la Corte d'appello di Palermo, escludendo l'esistenza di un contratto di lavoro tra le parti, ha ritenuto che l'intera azione si fosse svolta in acque internazionali, o comunque sulla nave dell'imputato, battente bandiera Spagnola.

Per il Procuratore generale questa ultima decisione era errata perché, come il Tribunale, anche la Corte d'appello avrebbe dovuto affermare la giurisdizione dello Stato italiano in ragione del fatto che una parte della condotta costitutiva del reato, ossia l'inosservanza di fondamentali regole antinfortunistiche si era consumata nel territorio nazionale, a Trapani, dove la motobarca era ormeggiata e il sig. Popov era stato inserito nell'organizzazione di bordo, seppure questa ultima appariva di natura atipica e rudimentale.

Infatti lo stesso Procuratore ha evidenziato la contraddittorietà della sentenza di appello in cui prima si riconosce che il sig. Popov cucinava a bordo della *Siroccos*, dando assistenza ai pescatori e ottenendo come contropartita di poter tenere per sé il corallo che egli stesso pescava, e poi si nega l'esistenza di un rapporto di lavoro tra la vittima ed il sig. Cabrerizo, comandante della *Siroccos*.

Ciò posto si è chiesto alla Corte di cassazione di verificare se, nel caso di specie, sia stato rispettato il principio di territorialità che radica la giurisdizione dello Stato italiano.

A tal proposito la sentenza di legittimità in apertura rammenta che «l'art.6 cod. pen. è stato interpretato nella giurisprudenza della Corte di Cassazione nel senso che, per affermare la giurisdizione italiana, è “sufficiente che nel territorio dello Stato si sia verificato anche solo un frammento della condotta, che, seppur privo dei requisiti di idoneità e di inequivocità richiesti per il tentativo, sia apprezzabile in modo tale da collegare la parte della condotta realizzata in Italia a quella realizzata in territorio estero».

Di conseguenza, per dare soluzione al caso concreto, i giudici di legittimità hanno approfondito la disciplina dei poteri-doveri del comandante di nave, analizzando: la definizione normativa di «lavoratore marittimo» contenuta nell'art. 2, lett. e), d. lgs. 17 agosto 1999, n. 298, recante norme di «Attuazione della direttiva 93/103/CE relativa alle prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca»; l'art. 3, lett. n), d. lgs. 27 luglio 1999, n. 271, in materia di adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, nonché l'art. 36, d. lgs. 18 luglio 2005, n. 171.

Ebbene per l'art. 2, lett. e), d. lgs. n. 298 del 1999, è lavoratore marittimo «qualsiasi persona che svolga un'attività professionale a bordo di una nave, nonché i tirocinanti e gli apprendisti, ad esclusione del personale a terra che effettua lavori a bordo di una nave all'ormeggio e dei piloti portuali», inoltre lo stesso decreto prevede, all'art. 1, che il comandante osservi nei confronti dei lavoratori marittimi la «vigente legislazione in materia di prevenzione infortuni e di igiene del lavoro».

Del pari l'art. 3, lett. n), d. lgs. n. 271 del 1999 definisce il lavoratore marittimo come il soggetto che fa parte dell'equipaggio, appartiene alla categoria della gente di mare e svolge, a qualsiasi titolo, servizio o attività lavorativa a bordo di una nave, una unità mercantile o una nave da pesca.

Su questo primo rilievo i giudici di Piazza Cavour hanno sostenuto che «Negare la sussistenza degli obblighi funzionali alla prevenzione di infortuni sul lavoro sul presupposto che non sia emerso che la vittima ricevesse una paga mensile o che lavorasse a bordo della barca, oltre a collidere con quanto affermato dagli stessi giudici di appello («la vittima cucinava a bordo e dava assistenza ai corallari quando si immergevano e in cambio teneva per sé il corallo che prendeva»), risulta frutto di un'erronea applicazione della normativa concernente gli obblighi del comandante della nave nei confronti dei lavoratori marittimi».

Secondo la Corte di cassazione l'errore interpretativo in cui è in corso il giudice distrettuale starebbe nell'aver inteso il rapporto esistente tra il comandante ed il sig. Popov in senso meramente civilistico ai sensi dell'art. 2126 c.c., la cui disciplina, però, risulta funzionale a definire «i criteri distintivi della prestazione di fatto lecita da quella illecita, ancorché non trasfusa in un contratto scritto, al fine di affermare l'obbligazione retributiva e contributiva del datore di lavoro».

Nel caso di specie detta impostazione «si rivela inadeguata a definire l'ambito della posizione di garanzia del comandante della nave nei confronti dei lavoratori marittimi, necessariamente correlata ad un rapporto di lavoro in senso ampio, comprensivo di ogni mansione che venga svolta quantomeno sotto il controllo del comandante, in ragione della finalità di proteggere la vita e l'incolumità dei lavoratori in relazione ai particolari rischi che connotano tale settore di attività».

A sostegno di tale tesi, ma soprattutto per evidenziare la effettiva posizione gerarchica ricoperta dal comandante della *Siroccos*, la Corte di cassazione ha richiamato il dettato normativo dell'art. 36, d. lgs. n. 1717 del 2005 (codice della nautica da diporto), per il quale i servizi complementari di bordo, di camera e di cucina possono essere svolti anche da persone imbarcate sulle navi (da diporto) in qualità di ospiti.

Per queste ragioni nella sentenza in esame si afferma che «la Corte territoriale ha erroneamente limitato la propria cognizione all'accertamento dell'esistenza di un rapporto di lavoro subordinato in senso civilistico tra l'imputato e la vittima, quale imprescindibile antecedente dell'azione successivamente svoltasi sulla nave straniera».

Diversamente la Corte d'appello avrebbe dovuto: valorizzare la specialità della disciplina che regola il lavoro marittimo sulle imbarcazioni che praticano la pesca, prevista dal d. lgs. n. 298 del 1999, quanto la peculiare portata dei compiti di controllo del comandante di nave, contenuta nell'art. 186 cod. nav.; affermare la giurisdizione italiana in ragione del fatto che, a norma dell'art. 6 c.p., l'omissione dell'obbligo antinfortunistico gravante sul comandante della nave si è svolta, nel caso di specie, in territorio italiano, ossia nel porto di Trapani ove la *Sicorros* era ormeggiata e il sig. Popov era stato inserito in una, seppur rudimentale, struttura organizzativa, in cui aveva il ruolo di cuiniere e di assistente dei subacquei che pescavano il corallo.

NORMATIVA DI RIFERIMENTO:

Art. 6 c.p.

«Reati commessi nel territorio dello Stato»

«Chiunque commette un reato nel territorio dello Stato è punito secondo la legge italiana. Il reato si considera commesso nel territorio dello Stato, quando l'azione o l'omissione, che lo costituisce, è ivi avvenuta in tutto o in parte, ovvero si è ivi verificato l'evento che è la conseguenza dell'azione od omissione».

Art. 2, lett. e), d. lgs. n. 298 del 1999

«e) lavoratore marittimo: qualsiasi persona che svolga un'attività professionale a bordo di una nave, nonché i tirocinanti e gli apprendisti, ad esclusione del personale a terra che effettua lavori a bordo di una nave all'ormeggio e dei piloti portuali».

Art. 3, lett. n), d. lgs. n. 271 del 1999

«n) lavoratore marittimo: qualsiasi persona facente parte dell'equipaggio ed

appartenente alla categoria della gente di mare di cui agli articoli 114, lettera a), e 115 del codice della navigazione, che svolge, a qualsiasi titolo, servizio o attività lavorativa a bordo di una nave o unità mercantile o di una nave da pesca».

Art. 36, d. lgs. n. 171 del 2005

«Servizi di bordo delle navi e delle imbarcazioni da diporto»

«1. A giudizio del comandante o del conduttore i servizi di bordo delle imbarcazioni da diporto possono essere svolti anche dalle persone imbarcate in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età per i servizi di coperta, camera e cucina e il diciottesimo anno di età per i servizi di macchina.

2. I servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna.

3. I servizi complementari di bordo, di camera e di cucina possono essere svolti dalle persone imbarcate sulle navi da diporto in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età.

4. Al personale appartenente alla gente di mare ed a quello della navigazione interna che presti servizio a bordo di imbarcazioni o di navi da diporto avvalendosi della patente nautica, non è riconosciuta la navigazione compiuta solo agli effetti professionali previsti dal codice della navigazione e dai relativi regolamenti di esecuzione».

BIBLIOGRAFIA MINIMA:

1. M.M. Comenale Pinto, *Sulla specialità del lavoro nautico*, in *Giust. Civ.*, 2013, 1720;
2. M.M. Comenale Pinto, *Il contratto di arruolamento nel diritto della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2014, 275;
3. W. D'Alessio, *L'organizzazione a bordo della nave*, Padova 1992;
4. C. Enrico Lucifredi, *Equipaggio della nave*, *Dig. disc. priv., sez. comm.*, V, Torino, 1990, 259;
5. G. Fiandaca, E. Musco, *Diritto penale*, pt. s., II, t. I, Bologna, 2013;
6. G. Fiandaca, E. Musco, *Diritto penale*, pt. g., Bologna, 2014;
7. U. La Torre, *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli, 1997;
8. U. La Torre, *Ospite e membro dell'equipaggio*, in U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M.P. Rizzo, G. Vermiglio (a cura di), *Studi in memoria di Elio Fanara*, II, Milano, 2008, 139;
9. F. Mantovani, *Diritto penale*, pt. s., I, Padova, 2016;

10. F. Mantovani, *Diritto penale*, pt. g., Padova, 2017;
11. L. Menghini, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, Milano, 1996;
12. M.I. Pisanu, *Il lavoro marittimo tra specialità e regole di diritto comune del lavoro*, in F. Morandi (diretto da), *I contratti del trasporto*, I, 2013, 857;
13. S. Pollastrelli, *I poteri del comandante nei confronti dell'equipaggio ed in particolare l'esercizio dello jus variandi in ordine al servizio a bordo della nave e dell'aeromobile in tema di lavoro marittimo ed aereo*, in *Studi in onore di Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 1995, 923;
14. G. Santoro Passarelli, *Diritto dei lavori e dell'occupazione*, Torino, 2015.