

Recensione a

Salvatore CORRIERI,

*Il sistema penale della navigazione. Marittima, interna ed aerea*

Miligraf Edizioni, Roma, 2014

244 pagg., ISBN 9788896002391

Ogni scritto che riguardi gli aspetti meno conosciuti ed esplorati del diritto della navigazione va accolto con particolare consenso, qualunque ne sia la finalità, anche di pura compilazione ed informazione. La crescita di una disciplina, come per gli organismi viventi, non consente sviluppi disarmonici che inevitabilmente si ripercuotono su tutte le parti del “corpus”, comprese quelle da sempre oggetto di maggiore attenzione. Il consenso aumenta, in linea di principio, se l'autore dello scritto si prefigge una trattazione in un'ottica di sistema che metta in particolare rilievo il principio di solidarietà e di sicurezza. Principi fondamentali per comprendere la *ratio* dell'intero impianto normativo.

Nel caso del volume che ci occupa, l'intenzione viene espressamente dichiarata nel titolo. Dal sottotitolo, invece, emerge l'indicazione di una trattazione unitaria conformemente al codice della navigazione che, nella parte relativa ai reati, non separa la navigazione marittima da quella aeronautica.

Le considerazioni sul vantaggio dello sviluppo armonico della disciplina possono riguardare anche il diritto penale della navigazione, ma soltanto a condizione che si rinunci a concezioni ingiustificatamente restrittive dell'intera materia navigazionistica, peraltro in contrasto con l'ampio disegno tracciato nell'autonomo codice di riferimento.

Compiendo un passo, per così dire, più in avanti, riesprimo il convincimento già espresso a suo tempo (*Convenzione Salvage 1989 ed ambiente marino*, Milano 1992, pag. 17) con più specifico riferimento alla parte marittima. Mi riferisco alla necessità di condurre ogni approfondimento tematico in un'ottica ambientale, cioè in un ampio contesto definibile “diritto dell'ambiente marino” (In questa prospettiva appare opportuno il ri-



chiamo alla nota definizione di *droit maritime* di Ripert: *droit de tous les rapports juridiques dont la mer est le théâtre*; analogamente sembra utile l'ulteriore richiamo al tentativo di fornire una definizione giuridica di "marittimità", quale base lessicale e concettuale d'insieme per l'elaborazione di principi a valenza generale; v. AA.VV., *La marittimità in Sicilia*, a cura di Bevilacqua e Romana, Napoli 1997).

Quanto al codice della navigazione – senza distinzione tra parte marittima, aeronautica e delle acque fluviolacuali e senza ulteriore distinzione tra parti pubblicistiche e privatistiche – la sua caratteristica di "sistema normativo a sé stante" (e non di semplice legge speciale) trova riscontro nella giurisprudenza (v. per tutte Cass. 15 novembre 1984 n. 5782; Cons. Stato sez. VI 21 agosto 2002 n. 4244) oltre che in consolidata dottrina.

È proprio la qualificazione di "sistema" dell'intero complesso normativo – cui le leggi *extra codicem* devono coordinarsi – a rendere incompatibili altre tesi dottrinarie che fondano (e limitano) l'essenza della materia sul concetto d'esercizio della nave e dell'aeromobile.

Uno dei pochi studiosi che ha approfondito i profili penalistici della disciplina sottolinea la "pari dignità" delle norme penali contenute nel codice della navigazione rispetto a quelle riconducibili ad altre branche generali, ad esempio il diritto commerciale (v. Rivello, *Ambito e connotazioni del diritto penale della navigazione* in *Dir. maritt.* 1985, 262). Quest'ultimo A. svilupperà la tesi nella voce omonima del *Digesto, Discipline penalistiche* (Torino 1990) ove si sostiene, con puntuali esempi, che anche le norme penalistiche della navigazione hanno una posizione di particolare rilievo nell'intelaiatura generale del codice ove sono inserite e contribuiscono ad una ricostruzione completa dei vari istituti. A sua volta, le norme penali riguardanti la navigazione non possono trovare esatta interpretazione se si prescindono dall'apparato normativo delle altre parti del codice ove sono allocate, limitando l'indagine ermeneutica alle definizioni ed a figure di reato contenuti nel codice penale.

Una serie di precedenti storici giustificano ancora di più l'autonoma sistemazione dei precetti di diritto penale della navigazione (*rectius*, in questo caso, di diritto marittimo) rispetto all'apparato relativo ai reati comuni.

Rimane la questione relativa all'opportunità di continuare a disciplinare in modo unificato reati riconducibili alla navigazione marittima ed aereo-

nautica. L'opinione decisamente contraria è espressa da coloro che continuano a valutare negativamente l'operazione scialojana di unificazione in unico corpo normativo di fattispecie marittime ed aeronautiche (v., ad es., Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, parte quarta, Milano 1999, pag. 597; lo stesso A., al contrario, usa argomentazioni particolarmente convincenti sulla non secondarietà delle norme penali nell'ambito dell'intero diritto marittimo).

In proposito, pur non condividendo la tesi "separatista" anzi auspicando la "codificazione" di principi generali riguardanti tutte le modalità del trasporto, ritengo, però, di aderire alla critica dell'autorevole studioso da ultimo citato nella parte in cui il codice della navigazione, per gli aspetti penalistici, abbandona la trattazione separata (parte prima "navigazione marittima" e parte seconda "navigazione aerea") creando fattispecie uniche di reato che sempre meno si adattano a rilevanti diversità delle due tipologie di navigazione con le attività funzionalmente connesse.

Dopo questa lunga ma funzionale premessa, ritorno al volume di Salvatore Corrieri, segnalando anzitutto che l'A. — oltre al noto volume sul *Consolato del mare* (Roma 2005) e ad altri scritti — ha pubblicato un volume sulla polizia giudiziaria della navigazione che per vari aspetti si ricollega al tema qui in argomento.

L'opera oggetto di recensione si divide in quattro capitoli. Il primo delinea i caratteri del "sistema penale della navigazione" mentre i tre rimanenti riflettono la medesima suddivisione scelta dal codice. Segue un indice sistematico.

Il volume è destinato ad una variegata cerchia di lettori; pertanto sono ben giustificate sintetiche definizioni basilari relative al *rapporto di specialità* (art.15 cod. pen.), ai *reati a soggetto qualificato* ed ai *reati a soggetto indifferente*. Il sistema penale della navigazione, precisa l'Autore, comprende le *fattispecie di reato rivolte a tutelare persone beni ed attività che hanno il mare lo spazio aereo e le acque interne come ambiente naturale di svolgimento o comunque riferite o riferibili a tale ambiente* (va però posto in evidenza che, per le acque interne, la normativa del codice della navigazione riguarda soltanto le contravvenzioni e non il delitti; l'A. non mancherà di osservare tale discussa limitazione, ma lo farà al termine della trattazione del secondo capitolo).

Viene inoltre messo in risalto (allo scopo di sottolineare l'importanza della tematica) che – a differenza del diritto penale militare il quale, di regola, riguarda le sole Forze armate – la qualità personale del soggetto imputabile (personale navigante etc.), nel diritto penale della navigazione, ha rilevanza unicamente per alcune fattispecie, mentre in tutti gli altri casi i precetti s'indirizzano alla generalità dei soggetti, stranieri compresi.

Ben opportunamente – dopo la sintetica trattazione sul tema del coordinamento con il codice penale (oltre ai reati tipici o “propri”, la costruzione di varie fattispecie navigazionistiche si riduce ad aggravanti dei corrispondenti reati comuni o a forme di estensione della punibilità ai comportamenti colposi) – l'A. si sofferma sulla rilevanza penale dei sinistri della navigazione e sul concetto di pericolo.

In tema di commento alle disposizioni generali (parte terza, libro e titolo primo) si segnala il pur sintetico commento all'art. 1080 cod. nav. che ha carattere fondamentale per via delle deroghe al principio generale della territorialità della legge penale. Vengono poi commentati i singoli delitti e le contravvenzioni (comprese quelle depenalizzate). Di volta in volta, viene indicata la collocazione della fattispecie nell'ambito del quadro sistematico e delle classificazioni generali dei reati. L'esposizione si estende anche a quei reati inseriti nel codice penale in quanto possano interessare il settore.

Nel porre ancora in evidenza l'utilità del contributo dell'A., esprimo l'auspicio che in un'eventuale nuova edizione si provveda all'inserimento di una bibliografia essenziale ma soprattutto alle citazioni giurisprudenziali. È da ritenere che l'omissione costituisca una scelta dell'A. per alleggerire il testo, ma, se così è, la scelta non mi trova del tutto concorde poiché in argomento l'apporto dei giudici risulta tutt'altro che trascurabile.

Valgano un paio di esempi. Il primo riguarda il reato di pirateria commentato dall'A. con giusta ampiezza e richiami a leggi *extra codicem* ed alle convenzioni internazionali (v. pagg. 138 e segg.); a questo proposito è particolarmente rilevante la sentenza della Cassazione del 4 febbraio 2013 n. 26825 in tema di applicazione dell'art. 7 cod. pen. con conseguente esclusione delle condizioni e limiti, ai fini della procedibilità, *ex art. 10 cod. pen.* Il secondo esempio si riferisce al delitto di naufragio (v. pagg. 107 e segg.) rispetto al quale la S.C. (sentenza del 28 marzo 2012 n. 27324) ha

fornito una chiara definizione di “pericolo per l’incolumità pubblica” (*ex* art. 428 ultimo comma c.p.), eventualmente causato dal comportamento di “chi cagioni il naufragio o la sommersione di una nave o di un altro edificio natante, ovvero la caduta di un aeromobile di sua proprietà”.

Guido Camarda