



REPUBBLICA ITALIANA
In nome del Popolo Italiano
LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
TERZA SEZIONE PENALE

23723-26

Composta da

Sent. n. sez. 987/2026

UP - 27/05/2026

R.G.N. 12222/2026

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

RITENUTO IN FATTO

1. Il Tribunale di Venezia, con sentenza emessa in data 1.12.2025, ha condannato Kumar Raman per il reato di cui agli artt. 17, comma 1, e 25, comma 4, del d. lgs. 19 agosto 2005 n. 196, alla pena di 2.600 euro di ammenda, con sospensione condizionale della pena.

2. Avverso la predetta sentenza, Kumar Raman, tramite il suo difensore, ha proposto ricorso per cassazione, sollevando due motivi di impugnazione.

2.1 Con il primo motivo, la difesa deduce violazione ed erronea applicazione dell'art. 17, comma 1, d. lgs. n. 196/2005 nonché vizio di motivazione. Si osserva che il giudice di primo grado ha erroneamente ritenuto applicabile al caso di specie l'art. 17, comma 1, del d. lgs. 196/2005 il quale stabilisce che il Comandante di una nave ha l'obbligo di comunicare all'autorità marittima qualsiasi incidente avvenuto in mare idoneo a compromettere la sicurezza della navigazione, mentre il caso in esame riguarda, invece, l'omessa comunicazione alla Torre di controllo del Porto di Venezia della messa fuori servizio

da parte del Comandante Kumar Raman dell'elica di prora ("bow thruster"), che si utilizza esclusivamente in fase di manovra all'ormeggio a velocità di avanzamento bassissime o a nave ferma. Secondo la difesa, l'omissione, nel caso in esame, integra al più la violazione amministrativa di cui all'art. 1174 cod. nav., in relazione all'ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia n. 155/2010 relativa all'obbligo di avvalersi del rimorchiatore in assistenza per la navigazione nel canale di Malomocco-Marghera anche alle navi, come la MSC Alix 3, in possesso di esplicita deroga, laddove l'elica di manovra sia in avaria. La difesa sottolinea che l'obbligo previsto dall'art. 17 del d. lgs. n. 196/2005 sanziona situazioni che, per la loro potenziale pericolosità, devono essere immediatamente comunicate alle autorità competenti.

Secondo la difesa il giudice di primo grado, discostandosi dalle risultanze probatorie, ha ritenuto erroneamente che l'elica di prora costituisca macchina di governo della nave. Si osserva che il Comandante Kumar non aveva avuto alcun incidente o avaria o guasto che potesse alterare la capacità di manovra o i sistemi di propulsione o la macchina di governo, in quanto il "bow thruster" non è un servizio essenziale per la nave e non fa parte della macchina di governo né dei sistemi di propulsione della nave. La difesa evidenzia anche che il Comandante Kumar aveva riportato anche nel piano di navigazione del 22 luglio 2021 da Ravenna a Venezia che il "bow thruster" non era operativo, perché messo precauzionalmente fuori servizio in attesa del ripristino dell'alternatore asse, ma non si trattava di un guasto, tanto è vero che alla partenza da Venezia, avvenuta intorno alle 19.20 del 23 luglio 2021, il "bow thruster" era nuovamente in servizio.

2.2 Con il secondo motivo, si deduce violazione dell'art. 131-*bis* cod. pen., per la sussistenza dei presupposti per l'applicabilità dell'istituto della particolare tenuità del fatto. In particolare, si sottolinea che: si tratta di contravvenzione oblazionabile ai sensi dell'art. 162-*bis* cod. pen.; non sono stati arrecati danni; né si sono verificate situazioni pericolose; l'imputato è incensurato.

3. Il Procuratore Generale, con requisitoria ritualmente trasmessa, ha chiesto dichiararsi l'inammissibilità del ricorso, in quanto con il primo motivo si sollecita una rivalutazione dei dati istruttori, non consentita in sede di legittimità ed è adeguatamente motivato il diniego di applicazione dell'art. 131-*bis* cod. pen., tenuto conto della pericolosità dell'attività svolta e della conoscenza del non funzionamento dell'elica di prora da diversi giorni.

CONSIDERATO IN DIRITTO

1. Il ricorso è infondato e va rigettato.

Manifestamente infondato è il primo motivo.



L'art. 17 del d. lgs. 19 agosto 2005, n. 196 recita: « 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;...». L'art. 25, comma 4 del d. lgs. cit. sanziona, 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.

La *ratio* di tale disposizione è chiaramente indicata nell'art. 1 del d. lgs. 196/2005: «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.».

Nella categoria di 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.

L' «incidente», secondo il significato letterale del termine, è qualsiasi accadimento inatteso che procura un danno, intralcia o impedisce lo svolgimento regolare di un'attività. Quindi, il non funzionamento dell'elica di prora, ma anche

la deliberata decisione di sospenderne il funzionamento, come sottolineato dal giudice di primo grado, andavano immediatamente comunicati all'autorità competente.

La difesa contesta che l'elica di prora costituisca macchina di governo della nave, come sostenuto dal giudice di primo grado, ma non giunge ad affermare che detta elica sia irrilevante nelle fasi di manovra.

Infatti, la stessa difesa sottolinea che l'elica trasversale di prora ("bow thruster") si utilizza esclusivamente in fase di manovra all'ormeggio a velocità di avanzamento bassissima e, dunque, un eventuale guasto di tale elica altera "le capacità di manovra" della nave, rientrando nell'ipotesi disciplinata dall'art. 17 del d. lgs. citato.

Il giudice di primo grado, con motivazione priva di profili di illogicità, ha sottolineato la rilevanza di tale elica per la navigazione nel canale Malamocco-Malghera, tanto è vero che la Capitaneria di Porto di Venezia aveva previsto l'obbligo di avvalersi del rimorchiatore in assistenza per la navigazione nel predetto canale per le navi, come MSC Alix 3, in possesso di specifica deroga, laddove l'elica di manovra fosse in avaria.

Nel caso in esame, non può trovare applicazione, come sostenuto dalla difesa, il disposto di cui all'art. 1174 del cod. nav. che prevede una sanzione amministrativa in caso di inosservanza di legge o di regolamento, ovvero di un provvedimento dato dall'Autorità competente in materia di sicurezza marittima "se il fatto non costituisce reato". La clausola di riserva esclude quindi che possa applicarsi la sanzione amministrativa prevista dall'art. 1174 cod. nav., quando dall'inosservanza di un provvedimento dato dall'Autorità competente derivi, come nel caso in esame, anche la violazione dell'art. 17 comma 1 lett. b) del d. lgs. cit.

Nessuna rilevanza assume la circostanza che l'odierno imputato avesse volontariamente messo fuori servizio l'elica di prora in attesa del ripristino dell'alternatore asse, in quanto qualsiasi "guasto" va comunicato all'Autorità marittima competente.

In conclusione, può affermarsi 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".

2. Manifestamente infondato è il secondo motivo di ricorso.

Ai fini della configurabilità della causa di esclusione della punibilità per particolare tenuità del fatto, la norma prevede, quali condizioni applicative (congiuntamente e non alternativamente, come si desume dal tenore letterale

della disposizione), la particolare tenuità dell'offesa e la non abitudine del comportamento. Si richiede, pertanto, al giudice di rilevare se, sulla base dei due «indici requisiti» delle modalità della condotta e dell'esiguità del danno e del pericolo, valutati secondo i criteri direttivi di cui all'art. 133, primo comma, cod. pen., sussista l'indice-criterio della particolare tenuità dell'offesa e, con questo, coesista quello della non abitudine del comportamento. Solo in questo caso si potrà considerare il fatto di particolare tenuità ed escluderne, conseguentemente, la punibilità (cfr., in questi termini, Sez. 3, n. 33643 del 25.9.2025; Sez. 3, n. 47039 del 08/10/2015, Derossi, Rv.265449). A tal fine, inoltre, non è necessaria la disamina di tutti gli elementi di valutazione previsti, ma è sufficiente l'indicazione di quelli ritenuti rilevanti (ex multis, Sez. 6, n. 55107 del 08/11/2018, Rv. 274647), dovendo comunque il giudice motivare sulle forme di estrinsecazione del comportamento incriminato, per valutarne la gravità, l'entità del contrasto rispetto alla legge e, conseguentemente, il bisogno di pena, non potendo far ricorso a mere clausole di stile (ex plurimis, Sez. 6, n. 18180 del 20/12/2018, dep. 2019, 275940). Trattandosi, quindi, di una valutazione da compiersi sulla base dei criteri di cui all'art. 133 cod. pen., essa rientra nei poteri discrezionali del giudice di merito e, di conseguenza, non può essere sindacata dalla Corte di legittimità, se non nei limiti della mancanza o della manifesta illogicità della motivazione posti a sostegno (Sez. 3, n. 3731 del 22/10/2024, dep. 2025).

Il giudice, con motivazione priva di profili di illogicità, ha evidenziato che il fatto non può essere ritenuto di speciale tenuità non solo perché commesso da soggetto qualificato, ma tenuto conto della pericolosità dell'attività dallo stesso svolta e della conoscenza del non funzionamento dell'elica di prora già da diversi giorni. La valutazione compiuta dal giudice non può quindi essere censurata in questa sede.

3. In definitiva, stante l'infondatezza delle censure sollevate, il ricorso proposto nell'interesse di Kumar deve essere rigettato, con onere per il ricorrente, ex art. 616 cod. proc. pen., di sostenere le spese del procedimento.

P.Q.M.

Rigetta il ricorso e condanna il ricorrente al pagamento delle spese processuali.

Così è deciso, 27/05/2026

Il Consigliere estensore

Depositata in Cancelleria

VERDEROSA

Il Presidente

LUCA RAMACCI

Oggi.

26 GIU. 2026



IL CANCELLIERE ESPERTO

Dott.ssa Elisabetta Arrabito