

## **LA CONDUZIONE DI UN'UNITA' DA DIPORTO IN STATO DI EBBREZZA**

Con le modifiche apportate di recente al codice della nautica, modifiche in vigore dal 13 febbraio 2018, si è (finalmente) previsto un espresso e chiaro divieto di “guidare” in stato di ebbrezza unità da diporto (comando, condotta o direzione nautica<sup>1</sup>).

Le nuove norme prendono spunto da quelle simili già presenti nel codice della strada, ma con alcune importanti e sostanziali modifiche, soprattutto in tema di sanzioni (di specie diversa e, pertanto, in astratto meno gravi), ma anche carenza dell'opportunità di sostituire le sanzioni con pene alternative.

E' necessario anzitutto un brevissimo cenno schematico alle nuove sanzioni introdotte.

### Comando, conduzione o direzione nautica in stato di ebbrezza alcolica:

Ai minori di anni ventuno e agli utilizzatori a fini commerciali (art. 2, comma 1 CND) è vietata *tout court* l'assunzione di bevande alcoliche (sanzione da euro 500,00 a euro 2.000,00 con tasso alcolemico superiore a 0 e fino a 0,5 grammi per litro (g/l)).

- a) tasso alcolemico superiore a 0,5 e fino a 0,8 grammi per litro (g/l): sanzione amministrativa da euro 2.755,00 a euro 11.017,00 (aumento di un terzo per i soggetti minori di anni ventuno o utilizzatori a fini commerciali); sanzione accessoria della sospensione della patente nautica da tre a sei mesi;
- b) tasso alcolemico superiore a 0,8 e fino a 1,5 grammi per litro (g/l): sanzione amministrativa da euro 3.500,00 a euro 12.500,00 (aumento da un terzo alla metà per i soggetti minori di anni ventuno o utilizzatori a fini commerciali); sanzione accessoria della sospensione della patente nautica da sei mesi a un anno;
- c) tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l): sanzione amministrativa da euro 5.000,00 a euro 15.000,00 (aumento da un terzo alla metà per i soggetti minori di anni ventuno o utilizzatori a fini commerciali); sanzione accessoria della sospensione

---

<sup>1</sup> Per le categorie di patenti nautiche si rinvia all'art. 39, comma 6 del CND (D. Lgs. 18 luglio 2005 n. 171).

della patente nautica da un anno a due anni.

Sanzioni, comunque, raddoppiate in caso di “guida” di navi da diporto, mentre sono aumentate, comunque, da un terzo alla metà se la violazione è commessa nella fascia oraria tra le ore 22 e le ore 7.

Comando, conduzione o direzione nautica in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope:

1. sanzione “base”: sanzione amministrativa da euro 2.755,00 a euro 11.017,00;
2. aumento da un terzo alla metà in caso di soggetti minori di anni ventuno o utilizzatori a fini commerciali;
3. sanzioni, comunque, raddoppiate in caso di “guida” di navi da diporto e in caso di sinistro marittimo, mentre sono aumentate, comunque, da un terzo alla metà se la violazione è commessa nella fascia oraria tra le ore 22 e le ore 7.

Sempre sanzione accessoria della sospensione della patente nautica da un anno a due anni.

Ulteriori sanzioni accessorie, aggravanti e misure cautelari:

Interviene sempre la revoca della patente in caso di reiterazione della violazione entro un biennio e, per gli utilizzatori a fini commerciali, in caso di tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l) oppure (sempre per gli utilizzatori a fini commerciali) in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope (anche se non ne è conseguito un sinistro marittimo).

Patente nautica sempre revocata in caso di sinistro marittimo con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l).

Visita medica per verificare l'esistenza dei requisiti psico-fisici entro sessanta giorni (novanta giorni e sospensione cautelare della patente fino all'esito in caso di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope).

Sanzioni raddoppiate e sequestro dell'unità in caso di sinistro marittimo.

Sequestro in ogni caso in ipotesi di tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l).

## *Avv. Marco Vianello - Venezia*

Fuori dei casi di sequestro del mezzo, qualora l'unità non possa essere condotta da altra persona idonea (immediatamente disponibile), può essere fatta trainare e affidata in custodia a terzi a spese del trasgressore.

Il sequestro è escluso qualora l'unità appartenga a persona estranea alla violazione.

### Modalità di accertamento:

è facoltà degli accertatori sottoporre il trasgressore ad accertamenti strumentali, eventualmente accompagnandolo al più vicino ufficio o comando, nonché, in caso di impossibilità o rifiuto (rifiuto che, qualora non costituisca reato, è punito ulteriormente con autonoma sanzione uguale a quella di cui all'ipotesi sub c<sup>2</sup>), accompagnato presso una struttura sanitaria per l'accertamento del tasso alcolemico.

In caso di esito positivo – che indica lo stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni - o in caso di esito presso struttura sanitaria non immediatamente disponibile, gli accertatori possono ritirare la patente per un periodo non superiore a dieci giorni.

Analogamente in caso di accertamenti dello stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, con possibilità di ritiro della patente anche qualora gli accertamenti preliminari abbiano dato esito positivo e vi sia fondato motivo che il conduttore si trovasse in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Vale la pena di evidenziare che l'art. 59, comma 1, lettera r) del d. lgs. 3 novembre 2017 n. 229, che ha introdotto le “innovazioni” nel codice della nautica da diporto (entrate in vigore il 13 febbraio 2018), ha stabilito adottarsi entro sei mesi (cioè **entro il 13 agosto 2018**) decreto attuativo che, tra l'altro definisca le procedure e le modalità “per l'accertamento del tasso alcolemico”.

### Considerazioni

---

<sup>2</sup> Sanzione amministrativa da euro 5.000,00 a euro 15.000,00, aumentate da un terzo alla metà per i minori di anni ventuno e gli utilizzatori a fini commerciali.

### Sanzioni:

l'impianto sanzionatorio, come accennato, richiama, per quanto non incompatibile, lo schema già riprodotto nel codice della strada, ancorché le sanzioni amministrative qui introdotte, diverse dalle corrispondenti sanzioni penali previste, invece, per tutte le ipotesi di guida su gomma, sono assai elevate anche per le violazioni meno gravi: si pensi alla "guida" in stato di ebbrezza alcolica con tasso superiore a 0,50 g/l, ma inferiore a 0,80 g/l senza aggravanti.

Per effetto dell'art. 16 l. 689/81 (legge che ha introdotto all'epoca la cosiddetta depenalizzazione) il contravventore in quel caso potrà essere ammesso a pagare entro sessanta giorni la sanzione nella misura ridotta di euro 3.673,00, pari a un terzo del massimo.

La norma corrispondente del codice della strada, l'art. 186 CdS, consente il pagamento in misura ridotta pari a euro 709,00<sup>3</sup>.

Nei casi più gravi (tasso alcolico superiore a 0,80 g/l) e per la guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope il codice della strada prevede sanzioni penali, pur trattandosi di contravvenzioni; ma anche la confisca del veicolo, oltre che nel caso di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, anche nell'ipotesi più grave di guida in stato di ebbrezza alcolica con tasso superiore a 1,50 g/l.

Il codice della strada, tuttavia, dal 2010 ha introdotto una modalità estintiva del reato che, da un lato consente, a determinate condizioni, di svolgere lavori di pubblica utilità e, all'esito positivo, vedere dichiarata l'estinzione del reato e dall'altro, stante la particolarità delle occupazioni convenzionate, spesso funge da efficace deterrente.

Detta opportunità, come accennato, è utilizzabile solo una volta ed è esclusa in caso di incidente stradale connesso alla guida in stato di ebbrezza alcolica o in stato di alterazione da sostanze stupefacenti.

Il buon esito della misura alternativa comporta, nei casi in cui è prevista, anche la revoca della

---

<sup>3</sup> Rispetto alla sanzione amministrativa da euro 532,00 a euro 2.127,00 (art. 186 CdS).

## *Avv. Marco Vianello - Venezia*

confisca.

Stupisce che il legislatore del 2017, mentre ha ritenuto di adottare sanzioni amministrative invece di quelle penali - probabilmente in ragione della minore densità di traffico acqueo rispetto a quello su strada e, quindi, considerando una minore incidenza statistica in termini di pericolosità - non abbia raccolto l'esperienza per lo più positiva dei lavori di pubblica utilità, adottando soluzioni analoghe anche per la nautica.

### Prescrizione della sanzione:

il legislatore della strada ha attribuito rilevanza penale alle violazioni, ma scegliendo la specie della contravvenzione ha anche optato per una relativamente veloce estinzione delle stesse per prescrizione.

Il legislatore del mare, invece, adottando le sanzioni amministrative, ha inteso imporre un termine di contestazione iniziale<sup>4</sup>, ma al contempo ha così consentito l'interruzione della prescrizione quinquennale su base civilistica e, pertanto, sostanzialmente protraendola potenzialmente all'infinito, se tempestivamente interrotta<sup>5</sup>.

### Sequestro di unità di terzi:

Si immagina che anche nel campo di applicazione del CND emergeranno, in tema di sequestro, le problematiche già viste in ambito di circolazione stradale che, come si è visto, prevede in determinati casi il sequestro a fini di confisca (art. 186, comma 2, lettera c) e art. 187, comma 1).

Si richiamano, pertanto, le soluzioni ormai consolidate della Corte di cassazione, la quale ha affermato che la confisca del veicolo intestato a un terzo sia esclusa "*solo quando questi risulti del tutto estraneo al reato e in buona fede, intesa quest'ultima come assenza di condizioni che rendano profilabile a suo carico un qualsiasi addebito di negligenza da cui sia derivata la possibilità della circolazione del mezzo*"

---

<sup>4</sup> 90 giorni per i cittadini italiani e 360 per i residenti all'estero (art. 14 l. 689/81).

<sup>5</sup> Art. 28 l. 689/81.

(Cass. Pen., Sez. IV, 8 ottobre 2012, n. 39777), riaffermando per esempio che il concetto di "appartenenza" deve intendersi, *"non in senso tecnico, come proprietà od intestazione nei pubblici registri, ma quale effettivo e concreto dominio sulla cosa, che può assumere la forma del possesso o della detenzione, purché non occasionali"* (Cass. Pen., sez. IV, sentenza 1° giugno 2010 n° 20610, in una fattispecie in cui la Corte ha ritenuto legittimo il sequestro di uno scooter, formalmente intestato alla madre dell'imputato ma in uso a quest'ultimo).

Concludendo, relativamente alle unità concesse il leasing, prassi molto diffusa nel mondo della nautica da diporto, la Suprema Corte ha deciso che *"non è confiscabile la vettura condotta in stato di ebbrezza dall'autore del reato, utilizzatore del veicolo in relazione a contratto di leasing, se il concedente, proprietario del mezzo, sia estraneo al reato"*<sup>6</sup>.

#### Rapporti con il delitto di ubriachezza di cui all'art. 1120 codice della navigazione:

La norma previgente – che non risulta essere stata abrogata dal rinnovato codice della nautica da diporto – recita *"Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota dell'aeromobile, che si trova in tale stato di ubriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità al comando o al pilotaggio, è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno.*

*Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota marittimo, che, durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione o nel momento in cui deve assumerlo, si trova in tale stato di ubriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità a prestare il servizio, è punito con la reclusione da uno a sei mesi.*

*Le precedenti disposizioni si applicano anche quando la capacità al comando o al servizio è esclusa o menomata dall'azione di sostanze stupefacenti.*

*La pena è aumentata fino a un terzo, se l'ubriachezza o l'uso di sostanze stupefacenti sono abituali?*

Va anzitutto osservato che la norma prevista dal codice della navigazione, se riferita al diporto, relativamente a comando, condotta o direzione nautica, comprende esclusivamente il

---

<sup>6</sup> Cass. pen., Sez. Unite, Sent. (ud. 19/01/2012) 17-04-2012, n. 14484.

## *Avv. Marco Vianello - Venezia*

comandante, il componente dell'equipaggio della nave o il pilota marittimo, quali unici possibili autori del reato e la nave<sup>7</sup> quale unica costruzione destinata alla navigazione da diporto inclusa nelle definizioni introdotte dal nuovo art. 3 del CND.

Si restringe, pertanto, il possibile campo delle sovrapposizioni che, tuttavia, potrebbero manifestarsi in caso di comando o conduzione della nave in stato di ebbrezza alcolica o a causa dell'utilizzo di sostanze stupefacenti che abbiano comportato l'esclusione o la menomazione della capacità al comando o al servizio.

Molto fragili i confini anche tra le condotte previste dai vari precetti (stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche – art. 53 bis CND -, stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope – art. 53 quater CND – e, infine, esclusione o menomazione della capacità al comando o alla conduzione dovuta a stato di ubriachezza – art. 1120 CN -), molto difficili gli accertamenti nell'esperienza del codice della navigazione, che non prevedeva strumenti di verifica. Certamente possibili nella realtà alcune tappe giurisprudenziali che potrebbero doversi occupare di decidere se si rientri nell'area di rilevanza penale o in quella delle sanzioni amministrative o di entrambe.

Sia permessa solo una breve riflessione relativamente all'ipotesi in cui si optasse per la coesistenza delle sanzioni: la giurisprudenza più illuminata e convenzionalmente orientata, in quanto attenta agli insegnamenti della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (Corte EDU) e della Corte di Giustizia, sarà in quel caso anche chiamata a valutare se non si tratti di sovrapposizione – vietata - di sanzioni di specie sostanzialmente penale<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Articolo 3, lettere c), d) ed e) CND.

<sup>8</sup> Quanto alla classificazione delle sanzioni a effetto penale si richiama, per tutte, la sentenza Corte europea dei diritti dell'uomo 8 giugno 1976, Engel e altri c. Paesi Bassi, serie A n. 22, par. 82; quanto al divieto del ne bis in idem sostanziale, si consulti, tra le altre, la decisione Corte Europea dei Diritti dell'Uomo del 4 marzo 2014 - Ricorso n. 18640/10 - Grande Stevens e altri c. Italia; quanto all'identità del fatto, al di là dell'esatta contestazione, si richiama la sentenza della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo di Strasburgo del 10 febbraio 2009 Grande Camera, caso di Sergey ZOLOTUKHIN v. RUSSIA (Decisione n. 14939/03); quanto, infine, all'attuale stato dell'arte, si veda da un lato la posizione in parte "possibilista" di una coesistenza di sanzioni portata dalla sentenza Corte EDU, Grande Camera, 15 novembre 2016 A. e B. contro Norvegia, ricorsi nn. 24130/11 e 29758/11 e dall'altro gli sviluppi garantisti con le conclusioni dell'avvocato generale, Campos

## Conclusioni

Come spesso accade, quindi, va visto con favore l'aver introdotto una regolamentazione precisa con il più recente aggiornamento del codice della nautica da diporto, seppure, come spesso accade alle norme di recente emanazione, apparentemente le problematiche superino le disposizioni chiare.

Si ritiene, tuttavia, che un utilizzo *cum grano salis* delle norme, soprattutto se di carattere sanzionatorio e ancor più in quanto di recente emanazione, potrà costituire un equo deterrente rispetto a comportamenti pericolosi e antisociali, confidando, tuttavia, nell'evolversi della giurisprudenza avveduta, che fissi principi certi, che sappiano così guidare i comandanti.

Ciò però esprimendo l'auspicio che opportunità ragionevoli ed efficaci, come ipotesi di pagamento in misura ridotta, in determinati casi anche in deroga alle disposizioni dell'art. 16 l. 689/81<sup>9</sup>, magari con attenuazione o estinzione anche delle sanzioni accessorie, siano presto introdotte anche per la navigazione, che ci auguriamo di incrementare sempre più, non solo tra le norme di legge.

Così facendo, al pari di quanto già accade efficacemente con l'ammissione ai lavori di pubblica utilità nella circolazione stradale, si attenuerebbe quella che allo stato appare una violazione dei principi di ragionevolezza ed equità (rispetto alle norme che regolano l'analoga disciplina della strada), violazione che potrebbe anche portare a interessare della vicenda la Corte Costituzionale.

---

Sánchez-Bordona, nella causa Menci (C-524/15, del 12 settembre 2017), il quale nelle sue considerazioni afferma fermamente che *“l'articolo 50 della Carta, al pari dell'articolo 4 del protocollo n. 7, sancisce il principio del ne bis in idem in quanto diritto fondamentale della persona, non soggetto a deroghe. Talvolta non si tiene sufficientemente conto di simile qualità e si fanno prevalere sul diritto in parola considerazioni di ordine economico (la situazione delle finanze pubbliche, ad esempio), che, pur essendo perfettamente legittime in altri ambiti, non sono sufficienti a giustificare la limitazione”*. Così facendo l'Avvocato generale ha rinvitato al giudizio della Corte di Giustizia la scelta tra principi che si riaffermano decisamente come fondamentali.

<sup>9</sup> Come per esempio dal 2013 è possibile nel caso dell'art. 202 del CdS (*“Per le violazioni per le quali il presente codice stabilisce una sanzione amministrativa pecuniaria, ferma restando l'applicazione delle eventuali sanzioni accessorie, il trasgressore è ammesso a pagare, entro sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme. Tale somma è ridotta del 30% se il pagamento è effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione”*).

In realtà già l'art. 57 ter del CND, nella sua versione rinnovata a far data 13.02.2018, prevede una disposizione analoga, anche se di fatto non applicabile nella generalità di casi di “ebbrezza”, in quanto escluso (art. 57 ter, comma 4 CND) nei casi di sequestro o revoca della patente nautica.