

Temas Generales

HISTORIA

LITERATURA

NOTICARIO

BIBLIOGRAFIA

EL CÓDIGO ITALIANO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA Y MARÍTIMA

Por CARLOS CASTEJÓN Y CHACÓN

Podría decirse que Italia, directa sucesora en materia jurídica de Roma, se presenta en los días actuales más que como nación eminentemente codificadora, como un Estado que tiende a la concentración legislativa, al punto de que en el breve espacio de un mes dictó el Código de la Navegación, con fecha 27 de enero de 1941 (texto definitivo aprobado por Real decreto de 30 de marzo de 1942), síntesis legislativa que resume la regulación de la navegación marítima y de la aérea civiles, y los Códigos penales militares de Paz y de Guerra, promulgados por Real decreto de 20 de febrero de 1941, únicos para los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire.

Esta concentración legislativa carece de perspectiva histórica y de experiencia judicial para que se pueda enjuiciar sobre su acierto, mas no cabe duda que debe señalarse como destacado impulso que rompe los moldes trillados y que enlaza bajo la abrazadera de una rúbrica toda la ley de la navegación sobre el mar o a través de la atmósfera, y en otro Código toda la ley marcial punitiva para los Ejércitos, en los tres aspectos en que se diversifica la potencia bélica, en la tierra, sobre el mar o por el aire.

De esta amalgama no puede predecirse si perdurará en la forma expuesta, manteniendo cada una de las ramas jurídicas codificadas su propio carácter, sin asimilarse o absorber la una a la otra, o si terminará con el predominio de la codificación aérea y la anulación de la marítima, como apunta Carl Schmitt al decir que "mientras alguno trata de encontrar en el derecho marítimo o territorial puntos analógicos de referencia para la formación de un derecho aeronáutico, yo creo, por el contrario, que en lo futuro se llegará a considerar el derecho aeronáutico como modelo para el marítimo". (*Il concetto imperiale di spazio in "Lo Stato"*, 1940, fasc. 7, pág. 310).

He aquí, llevada a su extremo límite, la batalla entre unificadores y autonomistas del Derecho aéreo, que en sus diferentes fases presentó primero una victoria de los que sos-

tenían la independencia y sustantividad del Derecho aéreo (Donati, Fragali, Agró, Ambrosini y Asquini), con la redacción de un proyecto de Código de la Navegación aérea por el Comité legislativo del Ministerio de Justicia, que publicó la Federación Nacional Fascista de Empresarios de transportes aéreos en 1940, e insertó la *Rivista di Diritto Aeronautico*, órgano del Instituto Internacional de Derecho aeronáutico de Roma (en su fasc. 1-2, de 1942, pág. 48), y posteriormente dió el triunfo a los "unificadores" Spasiano, Ferrarini y otros, capitaneados por Scialoja, que lograron la sanción del Codice della Navigazione, arrancando al Derecho marítimo el dictado francés de ser un derecho para el comercio del mar, y elevando la navegación a idea unitaria que agrupase todo lo relativo a tal medio de transporte, cualquiera que sea el elemento natural a través del cual se realice.

Todavía el mismo Scialoja, que presidió la Comisión de las Asambleas legislativas para la reforma de los Códigos, para ofrecer a sus adversarios, ya vencidos, una hidalga consolación, dijo que "una vez separadas las normas preliminares y las penales, que son el principio y el final del Código de la Navegación, la división en dos partes del Código, una marítima y otra aeronáutica, marca una distinción precisa entre materias diversas, cada una de las cuales se regula por un conjunto numeroso y orgánico de normas". (*Progetto del Codice della Navigazione*, volumen II, pág. 574.)

Para limitar este artículo a las proporciones de una información técnica sobre el nuevo Código, me concreto a recoger sus más destacados preceptos, singularmente en el aspecto penal.

De las "Disposiciones preliminares", que figuran, como su nombre indica, a la cabeza del texto legislativo, merecen citarse la definición de espacio aéreo como aquel que está sobre el territorio del reino y su mar territorial, y lo que ha de entenderse por zona libre del aire, no en forma afirmativa, sino por exclusión, ya que en su artículo 4.º dice:

"Las naves italianas en alta mar y los aeromóviles italianos en lugar o espacio no sujeto a la soberanía de algún Estado, son consideradas como territorio italiano."

La parte primera, destinada a tratar de la navegación marítima e interior, viene a ser un trasunto claro, aunque modernizado, del Código para la Marina mercantil de 24 de octubre de 1877, vigente hasta la promulgación del Código de la Navegación de 1941. Responde al concepto tradicional del Derecho marítimo iniciado en las leyes rodias, continuado por las compilaciones de costumbres marítimas medievales, sobre las que tuvo gran influencia nuestro Consulado del Mar, para llegar a la madurez en los Códigos modernos. Por tanto, podemos prescindir en estas breves notas de explanar sus detalles en el Código italiano de 1941, aunque debe notarse que esta parte primera que examinamos comprende materias administrativas, como el ordenamiento administrativo de la navegación, su policía y servicios; materias laborales, regulando la situación y funciones del personal marítimo y del perteneciente a la navegación interna; materias jurídico-mercantiles, como son las referentes a la propiedad y armamento de la nave y contratos de locación y fletamento y transporte de personas o cosas, terminando, por último, con las materias de procedimiento, entre las que se encuentran la regulación de las causas por siniestros marítimos, controversias del trabajo, liquidación de averías comunes, liberación de la nave de privilegios y de hipotecas, etc.

La parte segunda, dedicada a la regulación de la navegación aérea, es un trasunto, escasamente modificado, del proyecto italiano de Código aeronáutico de 1940, así como la parte primera lo es del Código marítimo mercantil, aunque con las naturales y lógicas adaptaciones al total ensamblaje o fusión de ambas materias en un pretendido todo orgánico.

Esta parte segunda, reguladora de la navegación aérea, se ocupa, en cuatro libros, del ordenamiento administrativo, de la propiedad de las naves aéreas y de su uso, de las disposiciones relativas al ejercicio de la navegación y de disposiciones procesales.

Estos libros, en número y en epígrafes, son análogos a los de la primera parte de Derecho marítimo.

El ordenamiento administrativo compete al Ministro de la Aeronáutica en todo el reino; a los inspectores de tráfico aéreo, en los compartimientos; a los directores de aeropuerto, en las circunscripciones de aeropuerto, y a los delegados de aeropuerto y de campo de aterrizaje. Norma digna de mención es la que en los aeropuertos situados en el interior de los puertos marítimos atribuye la competencia al director del aeropuerto, de acuerdo con el comandante del puerto.

Este libro primero se ocupa, además, de aerodromos, de la gente del aire, aeromóviles, servicios aéreos, policía de la navegación e investigaciones sobre siniestros. El libro segundo (De la propiedad y del uso del aeromóvil) trata de la construcción del aeromóvil, de la Empresa de navegación y del contrato de trabajo del personal de vuelo y de su repatriación. En este último contrato se prescinde de denominarlo enrolamiento, vocablo transplantado de la terminología marítima y empleado por la ley italiana de 8 de febrero de 1934, y se establece una disciplina legislativa, a diferencia de las normas corporativas y de los contratos colectivos.

El libro tercero (Obligaciones relativas al ejercicio de la navegación) no ofrece particularidad mencionable, pues de una parte toma gran número de normas del Derecho marítimo (utilización del aeromóvil, locación, fletamento, transporte, etc.), y de otra incorpora a su articulado acuerdos internacionales adoptados por la Convención de Varsovia de 12 de octubre de 1929 en cuanto a pasajeros, seguros, etcétera; por la de Roma de 19 de mayo de 1933 sobre responsabilidad por daños a terceros en la superficie, y por la de Bruselas de 29 de septiembre de 1938 en punto a asistencia y salvamento de personas, etc.

La parte tercera, que trata de las disposiciones penales y disciplinarias, revela más que ninguna otra que el Derecho penal aeronáutico en formación lucha con dificultades casi insuperables para independizarse del penal marítimo o para erigir en figuras delictivas con sustantividad propia hechos comunes en que la única peculiaridad es el medio o instrumento (aire, avión) de su comisión.

Así, delinque contra la personalidad del Estado el que se enrola en nave o aeromóvil de Estado enemigo (artículo 1.088); contra la policía de a bordo, el comandante de nave o aeromóvil en peligro que no la abandona el último (artículo 1.097); contra la policía de la navegación, el paso por zona prohibida (art. 1.102); contra las autoridades de a bordo o consulares, la no repatriación de marineros pedida por el cónsul (art. 1.109); contra la seguridad de la navegación, la remoción de señales prescritas para la marítima o aérea (art. 1.112); contra la fe pública, la falsedad de la carta de porte aéreo, equiparada a documento público (artículo 1.126); contra la propiedad, la piratería (artículo 1.135), y contra la persona, el desembarco y abandono arbitrario en el extranjero (art. 1.155).

Al lado de los delitos que quedan expuestos como ejemplo relevante de cada una de las clases que consigna el Código de la Navegación, se definen siete grupos de contravenciones, relativas a los bienes públicos destinados a la navegación (construir en la zona marítima o aeronáutica), a la policía de puertos y aerodromos (no observar las tarifas aprobadas), a la admisión de la gente de mar y del personal de vuelo (recibir retribución por admitirla), a la construcción y a la propiedad de la nave o del aeromóvil (construyéndolos persona no titulada), a la policía de la navegación (estableciendo escuela de pilotaje aéreo sin licencia), a la seguridad de la navegación (utilizando nave o aeromóvil en mal estado de navegabilidad) y a los seguros aeronáuticos (no asegurando, entre otros, a los pasajeros contra los accidentes de vuelo por la cantidad legal, que es de 160.000 liras; artículos 1.233 y 1.234).

Queda esbozado el panorama de la nueva tendencia legislativa que unifica las normas reguladoras de la navegación aérea y marítima, y corresponde al tiempo enjuiciar sobre el acierto de la unificación, que, como expongo en otro trabajo (1), más que verdadero Código, revela caracteres de obra compiladora, por lo que cabe temer su desunión en un plazo más o menos largo, incluso por la incomodidad que para cada una de las partes constituya su encadenamiento a la otra.

(1) Véase mi estudio, de próxima publicación, *Parte penal del Código de la Navegación, unificado para la Marina y la Aeronáutica civiles de Italia*.