

ANDRES BELLO: SU APORTACION AL DESARROLLO DEL DERECHO DEL MAR EN AMERICA LATINA

JAIME HARRIS FERNÁNDEZ
Universidad Católica de Valparaíso

1. PLANTEAMIENTO

Al conmemorar este año el bicentenario del nacimiento de don Andrés Bello, nos ha parecido oportuno referirnos a un aspecto de la obra internacionalista de este ilustre polígrafo americano, que si bien no es desconocida por los especialistas, estimamos que no ha sido lo suficientemente resaltada por la doctrina¹.

Nos referimos concretamente a aquellas normas de Derecho Internacional Público que Bello incorporó en el Código Civil chileno y, dentro de esta categoría de disposiciones, a las que dicen relación con el Derecho del Mar.

Independientemente de lo novedoso de este aspecto de su labor codificadora, Andrés Bello también confor-

¹ Nuestra referencia a la obra internacionalista de Andrés Bello no se limita sólo a su obra *Principio de Derecho de Jentes*, también comprende todos aquellos testimonios escritos que nos han quedado de su prolongada y activa labor en el ámbito de las relaciones internacionales; en un comienzo como diplomático en Londres, después como alto funcionario de la Cancillería chilena, en su condición de Senador de la República de Chile e integrante de la Comisión de Gobierno y de Relaciones Exteriores de esa Corporación, como redactor de las Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, como periodista encargado de la Sección de Noticias extranjeras, letras y ciencia del periódico "El Araucano", e incluso como codificador de ciertas normas de Derecho Internacional.

mó normativamente en la legislación positiva chilena —en el artículo 593 del Código Civil— un nuevo espacio marítimo, al que no le dio ninguna denominación especial, pero que por sus características esenciales es indudable que dicha zona de mar respondió a un nuevo concepto de espacio marítimo, diferente al mar territorial y a la alta mar, que hasta ese entonces constituía la *Summa Divisio* del mar en conformidad al Derecho Internacional Marítimo de la época.

Creemos, que también es de interés resaltar, que este aspecto de la obra internacionalista de Bello ha sido determinante en la posterior evolución del Derecho del Mar en América Latina, a través de la influencia que dicha aportación tuvo en las legislaciones marítimas de otros Estados Hispanoamericanos, que al adoptar el Código Civil chileno o al tomar algunas de sus disposiciones, incorporaron en sus respectivos ordenamientos jurídicos el pensamiento de nuestro autor sobre tales temas del Derecho del Mar. Esto último, cobra especial relevancia si nos atenemos a la autorizada opinión del Dr. García Amador, cuando nos dice en su obra *América Latina y el Derecho del Mar* que: “es evidente que en el desarrollo que viene experimentado el derecho del mar en lo concerniente a la exploración, explotación y conservación de sus recursos, las reivindicaciones nacionales, hechas unilateralmente o a nivel regional o subregional, están desempeñando un papel fundamental. En este orden de ideas, la contribución de los países latinoamericanos no tiene paralelo en ningún otro grupo de países o región”².

El presente estudio tiene por objeto, precisamente, analizar la aportación de Andrés Bello al desarrollo del derecho del mar en América Latina, y determinar en

² GARCÍA AMADOR, F. V. *América Latina y el Derecho del Mar*, Editorial Universitaria, Colección dirigida por el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, 1976, p. 13.

qué medida nuestro autor anticipó los conceptos en que se inspira hoy día la *Zona Contigua*.

2. EL CODIGO CIVIL CHILENO

La codificación del Derecho Civil Chileno y su precoz concreción en el *Código Civil de la República de Chile* de 1855, se debe fundamentalmente a la destacada labor realizada por Bello. Fueron 24 años de arduo trabajo los que le dedicó nuestro autor a esa importante obra, cuyo resultado sirvió para sentar las bases del nuevo ordenamiento jurídico del naciente Estado. Hoy día después de 126 años de vigencia del Código, aún continúa siendo el cuerpo legal básico a partir del cual se debe interpretar el Derecho privado chileno y también algunas materias propias del Derecho Público.

Como ya lo advirtiéramos en el planteamiento, Bello no sólo se limitó a codificar únicamente el Derecho Civil, sino que incorporó también en el Código preceptos de un claro contenido internacional. De estas últimas disposiciones nos ocuparemos, en especial de aquellas que regulan materias propias del Derecho del Mar.

El Libro II del Código Civil chileno, que trata "De los Bienes y de su Dominio, Posesión, Uso y Goce", contiene un Título III dedicado exclusivamente a los "Bienes Nacionales", que según la definición del artículo 589 del Código, "son aquellos cuyo dominio pertenece a la nación toda". Inmediatamente después de definir los bienes nacionales, el citado artículo hace una clasificación de ellos, atendiendo a si el uso de los mismos pertenece a todos los habitantes de la nación, o bien, si el uso de los bienes nacionales no pertenece generalmente a los habitantes. A los primeros los llama *bienes nacionales de uso público o bienes públicos*, y a los segundos los denomina *bienes del Estado o bienes fiscales*.

Hasta aquí la clasificación realizada por Bello no tiene nada de original, y fue el propio autor del Código el que se encargó de decirnos que al redactar el mencionado artículo lo hizo inspirado en Escriche³.

Sin embargo, hay un aspecto del artículo 589 del Código que llama la atención, y es el hecho que Bello hubiera incorporado el *mar adyacente*, dentro de la categoría de los bienes nacionales de uso público.

En efecto, el inciso segundo del mencionado artículo 589, reza textualmente como sigue: "Si además su uso pertenece a todos los habitantes de la nación, como el de calles, plazas, puentes y caminos, el *mar adyacente* y sus plazas se llaman bienes nacionales de uso público".

El hecho de que Bello se hubiera apartado de los ejemplos dados por Escriche e incluyera dentro de la categoría de los bienes nacionales de uso público el mar adyacente, constituyó un aspecto realmente innovador de su obra codificadora, toda vez que fue el propio Código Civil el que se encargó de regular los principales aspectos relacionados con el régimen jurídico aplicable a esa zona de mar.

Dentro de la normativa del Código Civil encontramos diversos preceptos que aluden al régimen jurídico imperante en el mar adyacente a la costa del Estado de Chile, como son los artículos 589, 593, 597, 598, 604 y 611, siendo el más importante de todos ellos, sin lugar a dudas, el artículo 593, que textualmente dispone:

"El mar adyacente, hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de más baja marea, es mar territorial y de dominio nacional; pero el derecho de policía, para objetos concernientes a la seguridad del país"

³ Cf. *Código Civil*, Obras completas de Andrés Bello, editadas por el Ministerio de Educación de Venezuela, Caracas, 1954, t. XII, p. 415. Cf. J. ESCRICHE, *Diccionario Razonado de Legislación Civil, Penal, Comercial y Forense*, Imprenta de J. Ferrer de Orga, Valencia, 1838, t. I, p. 74.

“y a la observancia de las leyes fiscales, se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas medidas de la misma manera”.

3. EL CONTENIDO INTERNACIONALISTA DEL ARTICULO 593 DEL C. C.

El solo hecho que el Código Civil hubiera limitado espacios marítimos y fijado las competencias que el Estado puede ejercer en ellos, fue suficiente para que dichas normas adquirieran un carácter internacional. Este carácter que les atribuimos a esas disposiciones del Código se deduce de una imposición lógica; la atribución y regulación de las competencias estatales no pueden corresponder exclusivamente a los Estados, porque un Estado no puede, evidentemente, delimitar sus competencias en espacios marítimos, sin delimitar a la vez la de los demás⁴.

El carácter internacional de las normas internas de un Estado que delimitan sus espacios marítimos ha sido puesto de relieve por la Corte Internacional de Justicia, en su sentencia de fecha 18 de diciembre de 1951, recaída en el asunto Anglo-Noruego de Pesquerías. En dicha oportunidad el Tribunal, aún admitiendo que el acto de delimitación de los espacios marítimos es unilateral, en cuanto a que sólo el Estado ribereño se halla calificado para realizarlo, no ha ignorado que se trata de un acto de repartición de competencias estatales y ha destacado así su aspecto internacional⁵. La mencionada sentencia del Tribunal en su parte pertinente dispuso:

⁴ Cf. E. PECOURT GARCÍA, *La soberanía de los Estados ante la Organización de las Naciones Unidas*, Editorial Sagitario, Barcelona, 1962, p. 24.

⁵ Cf. J. A. PASTOR RIDRUEJO, *La Jurisprudencia del Tribunal Internacional de La Haya* (Sistematización y comentarios), Ediciones Rialp, Madrid, 1962, p. 351.

“ La délimitation des espaces maritimes a toujours un aspect international; elle ne saurait dépendre de la seule volonté de l'Etat riverain telle qu'elle s'exprime dans son droit interne. S'il est vrai que l'acte de délimitation est nécessairement un acte unilatéral, parce que l'Etat riverain a seul qualité pour y procéder, en revanche la validité de la délimitation à l'égard des Etats tiers relève du droit international”⁶.

4. LAS FUENTES

Bello al redactar este artículo 593 no ignoró el aspecto internacional de la disposición que incorporaba en el Código Civil y la prueba de ello la encontramos en las fuentes que cita el autor del Código. En efecto, Bello fundamentó el artículo exclusivamente en obras doctrinales que exponían el Derecho internacional, o bien, en repertorios que recogían la práctica de los Estados en esta materia.

En nota de Bello al artículo 695 del anteproyecto de Código Civil de 1853, artículo que corresponde al actual 593 del Código Civil, encontramos invocadas las siguientes fuentes:

“*Kent's Commentaries* 1, pág. 31, edición de 1832; *Dodson's Reports*, 11 pág. 245; *Vicent, Legislation Commerc.*, II, págs. 516, 517; *Cranch's Reports*, 11, pág. 171 y siguientes; *Favard de Langlade, Répertoire, V Mer*”⁷.

Como ya lo hemos expuesto, esta nota de Bello nos viene a confirmar que nuestro autor comprendió per-

⁶ *Recueil des Arrêtes, Avis Consultatifs et Ordenances*, 1951, p. 132.

⁷ Código Civil . . . , op. cit., Caracas, 1954, t. XII, p. 417.

fectamente que una disposición de la naturaleza como la del artículo 593, necesariamente conlleva un aspecto internacional y de ahí su preocupación por fundamentarla de acuerdo a lo escrito por los internacionalistas más connotados de la época en dichas materias⁸.

5. ORIGINALIDAD DE LA NORMA

Otro aspecto digno de destacar es el carácter innovador que presentan estas disposiciones. Bello se apartó de todos los moldes clásicos seguidos por los otros Códigos Civiles al haber incluido en el Código Civil chileno normas que regulan el régimen jurídico de los espacios marítimos. El hecho de que Bello no hubiera mencionado ningún Código Civil entre las fuentes que inspiraron a dichas disposiciones, permite confirmar este carácter novedoso que le hemos atribuido a esta parte del Código Civil chileno⁹.

Un examen del articulado de los Códigos Civiles de Francia, de las dos Sicilias, del Cantón de Vaud, de Holanda, de Austria, de Prusia, de Bavaria, de Cerdeña y de la Luisiana, nos revela que ninguno de ellos entra a distinguir los diferentes espacios marítimos. La única disposición que se asemeja a las normas establecidas por Bello en el Código Civil chileno relativas a los espacios marítimos, es la del artículo 441 del Código Civil de la Luisiana, que disponía: "Cosas comunes son aque-

⁸ Las obras citadas en la nota, el artículo 695 del anteproyecto de 1853, con la sola excepción del Répertoire de Favard de Langlade, son las mismas que aparecen citadas en su *Principios*.

⁹ Los Códigos Civiles consultados por Bello en la elaboración del Código Civil chileno fueron: el austríaco, el del Cantón de Ticino, el bávaro, el del Cantón de Vaud, el de las dos Sicilias, el holandés, el francés, el de la Luisiana, el napolitano, el prusiano, el de Parma, Plasencia y Guastala, el peruano y el sardo.

llas de que todo el mundo puede servirse conforme a la costumbre, como el aire, el agua, el mar y sus riberas”¹⁰.

Pero esta disposición del Código Civil de la Luisiana sólo se limita a destacar la condición de *res communis humanitatis* que tiene la alta mar, más que apuntar a una delimitación de los espacios marítimos. Bajo este mismo aspecto, considerando el mar como un bien común de todos los hombres, Bello con gran sentido y visión de los espacios marítimos señaló expresamente qué parte del mar tenía tal condición, al disponer en el artículo 585 del Código:

“Las cosas que la naturaleza ha hecho comunes a todos los hombres, como la alta mar, no son susceptibles de dominio y ninguna nación, corporación o individuo tiene derecho de apropiárselas.

“Su uso y goce son determinados entre individuos de una nación por las leyes de ésta y entre distintas naciones por el Derecho Internacional”.

Nótese que Bello se refirió exclusivamente a la alta mar como un *res communis humanitatis* y excluyó al mar territorial de tal condición.

También en este artículo hallamos una nueva confirmación de lo que ya habíamos señalado anteriormente, sobre la clara conciencia que tenía Bello acerca del carácter internacional de las normas que delimitan espacios marítimos y del papel que le cabe al Derecho Internacional como orden superior que debe regular tales delimitaciones, al disponer expresamente que el uso y goce de la alta mar entre naciones debía ser regulado por el Derecho Internacional.

¹⁰ Cf. A. FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, *Concordancia entre el Código Civil francés y los Códigos Civiles extranjeros* (sic), Madrid, 1982.

En cuanto a las fuentes que inspiraron este artículo 585, Bello nada dijo y tal actitud la atribuimos a que el autor del Código Civil consideró innecesario insistir sobre una materia que era unánimemente recogida en la doctrina ¹¹.

Ahora bien, la circunstancia de que Bello se hubiera apartado de los otros Códigos Civiles de la época al incorporar en el Código Civil chileno normas relativas a la delimitación de los espacios marítimos y a las competencias que el Estado ribereño puede ejercer sobre ellos, constituye tan sólo un aspecto sobre el que hemos querido llamar la atención. A continuación nos interesa destacar la recepción que dichas normas tuvieron en otros Códigos Civiles hispanoamericanos.

6. LA RECEPCION DE LAS NORMAS DEL CODIGO CIVIL CHILENO RELATIVAS A LOS ESPACIOS MARITIMOS EN OTROS CODIGOS CIVILES HISPANOAMERICANOS

Comentando la obra codificadora de Andrés Bello, Hugo Tapia Arqueros ha escrito: "Este Código es un monumento jurídico cuya influencia, en su tiempo, fue solamente comparable a la que cincuenta años antes había tenido el Código Civil francés y a la que, curiosamente, casi a la misma distancia cincuenta años después, ten-

¹¹ En la edición del Código Civil chileno en O. C., Caracas, 1954, t. XII, p. 410, aparece una nota al pie del artículo 585, que dice textualmente: "Este artículo está inspirado en Escriche". Esta nota no pertenece a Bello, sino a las personas que les encargó la preparación del texto concordado del Código, P. LIRA y G. FIGUEROA. Hemos consultado el Diccionario de Escriche y en él sólo se hace alusión a la condición jurídica de *res communis humanitatis* que tiene el mar, pero no encontramos ninguna precisión acerca de qué parte del mar tiene tal condición, como lo hace Bello en este artículo que comentamos (Cf. ESCRICHE, op. cit., t. I, p. 66, v. "Bienes Comunes").

drá el Código alemán de 1900, y medio siglo más tarde el Código italiano de 1942”¹².

Esta afirmación de Tapia Arqueros que a primera vista pudiera considerarse exagerada, no lo es si se atiende al número de Códigos Civiles hispanoamericanos que recibieron la influencia del Código Civil chileno.

Con mayor intensidad en algunos casos y en otros con no tanta, pero no por eso menos importante, el Código Civil chileno sirvió de fuente, entre otros, a los siguientes Códigos Civiles de Hispanoamérica: *Al Código Civil de la República del Ecuador de 1860*¹³; *al Código Civil del Salvador de Centro América de 1860*¹⁴; *al Código Civil de Venezuela de 1862*¹⁵; *al Código Civil de la República de Nicaragua de 1867*¹⁶; *al Código Civil del Estado Oriental del Uruguay de 1868*¹⁷; *al Código Civil de la República Argentina de 1869*¹⁸; *al Código Civil Nacional de los Estados Unidos de Colombia de*

¹² H. TAPIA ARQUEROS, “Don Andrés Bello y el Código Civil en Chile”, en *Revista General de Legislación y Jurisprudencia*, año CXIV, Madrid, 1966, t. LII, p. 264.

¹³ Cf. *Código Civil de la República del Ecuador*, Imprenta de Las Novedades, Nueva York, 1889. También *Obras Completas*, op. cit., Caracas, 1955, t. XII, p. 321.

¹⁴ Cf. M. GUZMÁN, “Estudio Preliminar” a *Código Civil de la República de El Salvador*, editado por el Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1959, p. 10.

¹⁵ Cf. Rafael CALDERA, “Andrés Bello. Noticia de su vida y de su obra y síntesis de su pensamiento”, Estudio a A. BELLO, *Principios de Derecho Internacional*, Buenos Aires, 1946, p. 104.

¹⁶ Cf. *Código Civil de la República de Nicaragua*, Tipografía Nacional, Nicaragua, 1903. También Buenaventura SELVA, *Instituciones de Derecho Civil nicaragüense*, Managua, 1883, cit., en *Obras Completas*, Caracas, 1955, t. XIII, p. 513.

¹⁷ Cf. c. NIN y SILVA, *Código Civil de la República Oriental del Uruguay* (anotado y concordado), editor Maximino García, Montevideo, 1925, pp. 2 y 55.

¹⁸ Cf. *Código Civil de la República Argentina* (con notas de Vélez Sarsfield), ediciones Arayú, Editorial Depalma, Buenos Aires, 1952.

1873¹⁹; al *Código Civil de la República de Guatemala de 1877*²⁰, y al *Código Civil de la República de Honduras de 1880*²¹.

Ahora bien, dentro de estos Códigos hispanoamericanos que hemos señalado, nos detendremos en aquellos que tomaron del Código Civil chileno la idea de incorporar dentro de sus articulados normas relativas a los espacios marítimos y, en especial, en aquellos que reprodujeron el artículo 593 del Código Civil de Bello.

Entre estos últimos, encontramos el *Código Civil de la República del Ecuador*, que acogió literalmente el Título III "De los Bienes Nacionales" del Código Civil chileno.

En su versión original, el artículo 579 del Código ecuatoriano disponía textualmente:

*"El mar adyacente, hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de más baja marea, es mar territorial y de dominio nacional; pero el Derecho de Policía concierne a la seguridad del país y a la observancia de las leyes fiscales, se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas medidas de la misma manera"*²².

Como podrá apreciarse, la disposición recién transcrita es idéntica a la del artículo 593 del Código Civil chileno. Sin embargo, este artículo 579 del Código

¹⁹ A. URIBE MISAS: "Estudio Preliminar" a Código Civil de Colombia, editado por el Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1963, p. 17 y 55.

²⁰ Cf. *Código Civil de la República de Guatemala*, Colección de Códigos Civiles Americanos y Europeos, editores F. Góngora y Cía., Madrid, 1880, t. III. También OBRAS COMPLETAS, Caracas, 1955, t. XIII, p. 657.

²¹ Cf. *Código Civil de la República de Honduras*, Tipografía Nacional, Tegucigalpa, 1906.

²² *Código Civil de la República del Ecuador*, Op. cit., p. 58.

ecuatoriano permaneció vigente hasta la dictación del Decreto Legislativo de fecha 6 de noviembre de 1950, promulgado el 21 de febrero de 1951, y publicado en el Registro Oficial 756, del 6 de marzo del mismo año, el que junto con legislar sobre la plataforma o zócalo continental estableció un mar territorial de 12 millas²³.

Por su parte, el *Código Civil de la República de El Salvador*, aún conserva dentro de su articulado las normas relativas a los espacios marítimos tomados del Código chileno. Sólo transcribiremos aquellas que consideramos más atingentes a nuestra investigación.

Al igual que el Código Civil chileno, el Código Civil salvadoreño en su Libro II contiene un título III que trata: "De los Bienes Nacionales", cuyos artículos reproduce las normas del Código que le sirvió de modelo.

Así, el artículo 571 del Código Civil salvadoreño, dispone textualmente:

*"Se llaman bienes nacionales aquellos cuyo dominio pertenece a la nación toda. Si, además, su uso pertenece a todos los habitantes de la nación, como el de las calles, plazas, puentes y caminos, el mar adyacente y sus playas, se llaman bienes nacionales de uso público o bienes públicos. Los bienes nacionales cuyo uso no pertenece, generalmente, a los habitantes se llaman bienes del Estado o bienes fiscales"*²⁴.

A su vez el artículo 574 del Código salvadoreño reprodujo literalmente el artículo 593 del Código Civil chileno, al disponer que:

²³ Sobre la evolución de la legislación marítima del Ecuador. Cf. *Legislación Marítima y Pesquera Vigente y otros Documentos referentes al Derecho del Mar. Ecuador*. Editado por la Comisión Permanente del Pacífico Sur, Secretaría General, Santiago de Chile, 1974, p. 117 y 55.

²⁴ *Código Civil de El Salvador*: Op. cit., p. 125.

*“El mar adyacente, hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de más baja marea, es mar territorial y de dominio nacional; pero el Derecho de Policía, para objetos concernientes a la seguridad del país y a la observancia de las leyes fiscales, se extiende de hasta la distancia de cuatro leguas marinas, medidas de la misma manera”*²⁵.

Al igual que el caso de Ecuador, cabe hacer presente que este artículo 574 del Código Civil salvadoreño fue tácitamente derogado por el artículo 7º de la Constitución Política de El Salvador, promulgada el 14 de septiembre de 1950, al disponer que:

“Art. 7º El territorio de la República dentro de sus actuales límites, es irreductible, comprende el mar adyacente hasta la distancia de doscientas millas marinas, contadas desde la línea de más baja marea, y abarca el espacio aéreo, el subsuelo y el zócalo continental correspondiente.

*“Lo previsto en el inciso anterior no afecta la libertad de navegación conforme a los principios aceptados por el Derecho Internacional. El Golfo de Fonseca es una bahía histórica sujeta a un régimen especial”*²⁶.

Otro Código Civil hispanoamericano que adoptó el modelo chileno, fue el Código Civil hondureño, cuyo Libro II, Título III, “De los Bienes Nacionales”, también

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Cit. en E. VARGAS CARREÑO: *América Latina y los Problemas contemporáneos del Derecho del Mar*. Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1973, p. 25. La Constitución Política de la República de El Salvador, del año 1962, en su artículo 8º acogió literalmente este artículo 7º que hemos transcrito.

No obstante la evidente oposición que existe entre el precepto constitucional y lo dispuesto en el artículo 574 del Código Civil salvadoreño, este último ha continuado figurando en ediciones posteriores del Código.

acogió el pensamiento de Bello sobre los espacios marítimos, al disponer en su artículo 621, lo siguiente:

*“ Art. 621. El mar adyacente, hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de más baja marea, es mar territorial y de dominio nacional; pero el Derecho de Policía para objetos concernientes a la seguridad del país y a la observancia de las leyes fiscales, se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas, medidas de la misma marea”*²⁷.

Hasta esta parte nos hemos limitado a transcribir aquellos artículos de los Códigos Civiles hispanoamericanos que reprodujeron literalmente el artículo 593 del Código Civil chileno. Ahora nos referiremos a otros Códigos Civiles hispanoamericanos que si bien no siguieron el modelo chileno, no por ello dejaron de sentir la influencia de Bello, al incorporar dentro de sus articulados normas relativas a los espacios marítimos.

En esta situación encontramos el Código Civil de la República de Argentina, en cuyo Capítulo “De las cosas consideradas con relación a las personas”, concretamente, en su artículo 2340 N° 1, disponía:

“ Art. 2340. Son bienes públicos del Estado general o de los Estados particulares.

“ N° 1. Los mares adyacentes al territorio de la República, hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de la más baja marea; pero el derecho de policía para objetos concernientes a la seguridad del país y a la observancia de las leyes fiscales, se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas medidas de la misma manera.

*“ N° 2 . . .”*²⁸.

²⁷ Código Civil de la República de Honduras: Op. cit., p. 91.

²⁸ Código Civil de la República Argentina: Op. cit., p. 494.

La influencia del pensamiento de Bello en este artículo del Código Civil argentino, no sólo queda de manifiesto en su redacción, sino que también en la historia fidedigna de su establecimiento. Vélez Sarsfield, en nota puesta al pie de este artículo, nos indica las fuentes del mismo, y expresa textualmente lo que sigue:

*“Nº 1. Código de Chile, art. 593. KENT’S Commentaries, Lec. 2ª, Nºs. 29 y 30. La Inglaterra, según este autor, ha sostenido siempre su dominio en los mares territoriales, hasta la distancia de cuatro leguas marinas”*²⁹.

En una situación similar a la del Código Civil argentino encontramos los Códigos Civiles de las Repúblicas de Guatemala y de Nicaragua, aunque estos dos últimos Códigos se apartaron notablemente del modelo del artículo 593 del Código Civil chileno. Sin embargo, no por ello deja de ser interesante destacar el hecho de que dentro de su articulado también hallemos normas relativas a los espacios marítimos.

El Código Civil de la República de Guatemala, de 1877, en el Libro II “De las Cosas”, Título II “De la división de las Cosas”, en su artículo 509 dispone lo siguiente:

“Son públicas las cosas que pertenecen a la nación. Si el uso de esta corresponde a todos los habitantes de una nación, como los caminos, los ríos y el mar territorial de una nación, se llaman bienes nacionales de uso público. Las cosas cuyo uso no pertenece generalmente

²⁹ *Ibid.* Esta disposición del Código Civil argentino mantuvo su vigencia hasta el año 1966, cuando se dictó la ley 17.711 que modificó expresamente el Nº 1 del artículo 2340, quedando redactado de la siguiente forma: “Nº 1. Los mares territoriales hasta la distancia que determine la legislación especial, independientemente del poder jurisdiccional sobre la zona contigua”.

*"a los habitantes, se llaman bienes del Estado
"o bienes fiscales"*³⁰.

A su vez, en el *Código Civil de la República de Nicaragua de 1867*, también encontramos una disposición que hace referencia a un espacio marítimo, aunque en forma amplia e indeterminada. El artículo 611 del mencionado Código dispone:

*"Son públicas las cosas naturales o artificiales,
"apropiadas o producidas por el Estado o cor-
"poraciones públicas, y mantenidas bajo su
"administración, de las cuales es lícito a todos,
"individual o colectivamente, utilizarse, con las
"restituciones impuestas por la ley o por los
"reglamentos administrativos. Pertenecen a es-
"ta categoría:*

"1º. ...

*"2º. Las aguas saladas de las costas, marismas,
"ensenadas, bahías, ríos y lechos de los mis-
"mos..."*³¹.

Aunque no hemos logrado determinar las fuentes exactas de este artículo, hemos creído oportuno mencionarlo, toda vez que él contiene una referencia, aunque vaga, al mar como bien público del Estado.

De todo lo expuesto acerca de los diversos Códigos Civiles hispanoamericanos que en alguna medida recibieron la influencia del Código Civil chileno, especialmente en lo que dice relación con las normas relativas a los espacios marítimos, creemos oportuno destacar ciertas conclusiones parciales:

Que un número importante de Estados hispanoamericanos, durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX, mantuvieron una legislación

³⁰ *Código Civil de la República de Guatemala*, Colección de Códigos Civiles., Op. cit., p. 29. Lo subrayado es nuestro.

³¹ *Código Civil de la República de Nicaragua*, Op. cit., p. 105.

uniforme en todo lo referente al régimen jurídico aplicable al mar adyacente a sus costas.

Que no obstante el claro contenido internacionalista de esas normas, ellas fueron incluidas en los Códigos civiles de los respectivos países, con lo cual estos cuerpos legales se transformaron en las fuentes primarias de la legislación marítima de esos Estados.

Que la figura de don Andrés Bello resulta imposible desligarla de ambos hechos. En primer lugar, como redactor de las normas que sirvieron de modelo a esa legislación común y en segundo término por ser el primer codificador que incluyó en un Código Civil normas relativas a los espacios marítimos.

No obstante las modificaciones introducidas a partir de 1949 en los respectivos Códigos Civiles, aún subsisten en las legislaciones de aquellos países ciertos conceptos básicos comunes, a los que nos referiremos a continuación.

7. BELLO, PRECURSOR DE NUEVOS CONCEPTOS SOBRE ESPACIOS MARITIMOS

El hecho de que Bello hubiera conceptualizado y consagrado en el artículo 593 del Código Civil una zona marítima-física y jurídicamente delimitada-complementaria al mar territorial, como único ámbito espacial donde el Estado ribereño puede ejercer determinadas competencias estatales más allá de su mar territorial, constituye sin duda un aspecto realmente importante de su obra internacionalista.

En efecto, el Código Civil chileno en su artículo 593 estableció una zona de mar territorial de una legua marina de extensión y una zona de mar intermedia de tres leguas marinas más, es decir, de nueve millas además de las tres de mar territorial, en la que el Estado puede ejercer el derecho de Policía para los objetos

concernientes a la seguridad del país y a la observancia de las leyes fiscales.

La conceptualización de esta última zona marítima intermedia entre el mar territorial y la alta mar propiamente tal, desde todo punto de vista es un aspecto realmente innovador de la obra internacionalista de Bello, ya que hasta donde nuestra investigación ha alcanzado, no hemos encontrado ni en la doctrina ni en la práctica internacional de la época una institución similar a la creada por Bello en el artículo 593 del Código Civil. A la fecha de la promulgación del Código Civil chileno en 1855 tanto la doctrina como la práctica estatal sólo admitían la distinción entre alta mar y mar territorial como la *Summa Divisio* del mar.

Con lo anteriormente expuesto, no pretendemos afirmar que fuera Chile el primer país de la tierra que hubiera extendido ciertas competencias estatales más allá de su mar territorial; de hecho existieron varios países que, ya sea en forma unilateral o por la vía de convenios internacionales, reclamaron para sí ciertas competencias más allá del mar territorial, pero dichos países, a diferencia de Chile, no crearon ninguna zona marítima jurídicamente diferenciada del mar territorial y de la alta mar como lo hizo Bello en el artículo 593.

En otros términos, podemos señalar que dichos países se limitaron a extender sobre la alta mar determinadas competencias estatales de diferentes naturalezas y de variados alcances; en cambio, Bello, con una gran visión acerca de lo que debía ser una ordenación racional y lógica de los espacios marítimos, delimitó físicamente hasta qué parte de la alta mar el Estado ribereño podía extender algunas de sus competencias estatales, con lo cual creó un espacio marítimo único, con un régimen jurídico diferente al del mar territorial y al de la alta mar propiamente tal.

En cuanto a los precedentes históricos que pudieron haber influido en Bello para crear dicha zona de mar

intermedia, a la cual no le dio ninguna denominación especial, podemos señalar los siguientes:

En primer lugar debemos mencionar las "Hovering Acts", leyes inglesas de difícil traducción a nuestro idioma —como apunta José Luis de Azcarraga— y que se las podría llamar "leyes del merodeo o vagabundeo marítimo", por las que se tendía a evitar, precisamente, las disimuladas incursiones de los barcos contrabandistas y que comenzaron a dictarse a principios del siglo XVIII para el cumplimiento de las leyes aduaneras y fiscales y aumentando sensiblemente el límite de las clásicas tres millas de mar territorial³².

La primera "Hovering Acts", aprobada en 1736, establecía la distancia de cinco millas medidas desde la costa para controlar el cumplimiento de las leyes inglesas de aduanas y tributación. Le siguió la ley de 1746, la cual disponía que si un buque era hallado vagando a menos de dos leguas del litoral, tanto el barco como las mercancías podían ser confiscados. En el año 1802, la distancia se aumentó a ocho leguas para el contrabando. En 1853 se aprobó otra ley que enmendaba y fusionaba las leyes de aduanas y en ella se establecía la confiscación de todo barco perteneciente total o parcialmente a súbditos de Su Majestad británica, que fuere hallado con artículos prohibidos a bordo, dentro de una distancia de cuatro a ocho leguas de la costa³³.

El conjunto de estas leyes que se conocen con el nombre de "Hovering Acts" fueron derogadas por la "Customs Consolidation Act" de 1876, que dispuso que ningún buque extranjero quedaba sujeto a normas aduaneras ni fiscales fuera del límite de tres millas de aguas territoriales; de esta forma, y a partir de ese mismo año la política adoptada por la Gran Bretaña

³² J. L. AZCARRAGA: *Derecho Internacional Marítimo*, Barcelona, 1970, p. 64.

³³ J. COLOMBOS: *Derecho Internacional Marítimo*. Madrid, 1961, p. 90.

sobre el particular fue la de oponerse constantemente a que otras naciones impusieran sus leyes fiscales (Revenue Laws) más allá del límite de tres millas, salvo por motivos fundamentales acordados por algún tratado internacional, o con el consentimiento expreso de los Estados afectados.

Otro antecedente histórico importante lo constituye la Ley del Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica de fecha 2 de marzo de 1799.

El nuevo Estado americano, siguiendo el ejemplo de su antigua metrópoli, por medio de la mencionada ley extendió su jurisdicción policial para los efectos de controlar sus leyes aduaneras y fiscales hasta una distancia de cuatro leguas (12 millas) desde sus costas.

Esta "Hovering Acts americana" como la llama Gidel, era aplicable a todo buque que se dirigiera a un puerto, a punto determinado de los Estados Unidos, y les imponía las obligaciones de ir provistos de un manifiesto general de la carga, de mostrar el manifiesto cuando les fuera solicitado dentro del límite previsto, de aceptar el registro o examen de las mercancías que llevaban a bordo si las autoridades así lo exigían y observar todos los reglamentos que se dictaren en materias de aduanas. Además, la mencionada ley prohibía todo trasbordo de mercancías no autorizadas dentro de la zona de las cuatro millas de mar adyacente³⁴.

Esta ley, que a diferencia de las "Hovering Acts británicas", nunca fue derogada por el Gobierno de los Estados Unidos, no siempre fue reconocida por los Tribunales de Justicia norteamericanos. Como apunta Colombos: "no es fácil decidir si los Tribunales americanos reconocen validez de la imposición de normas aduaneras y fiscales fuera del límite de las tres millas"³⁵.

³⁴ Cf. G. GIDEL: Op. cit., t. III, pp. 403 y 404; también Ph. C. JESSUP: *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, Nueva York, 1927, pp. 81 y ss.

³⁵ J. COLOMBOS: Op. cit., p. 92.

Fundamenta su juicio este autor en la contradictoria jurisprudencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos y sobre el particular cita la sentencia recaída en el caso *Rose v. Himely* (1808, 2 Cranch 241) en la que el Presidente del Tribunal, el Juez Marshall, sostuvo que “la legislación de todo país es territorial” y que “el apoderamiento de una persona no súbdita, o de un barco no perteneciente a súbdito”, efectuado fuera del territorio de un soberano “con infracción a una legislación municipal”, es acto que el soberano no puede autorizar³⁶.

Otras potencias que durante el siglo XIX extendieron sus competencias en materias aduaneras y fiscales más allá del límite de las tres millas del mar territorial, y antes que se promulgara el Código Civil chileno, fueron: Francia, que por ley del 25 de marzo de 1817 fijó un “cinturón marítimo” de veinte kilómetros³⁷; y España que por el Real decreto del 20 de junio de 1852 estableció una zona marítima de 2 leguas (seis millas) para reprimir y sancionar el contrabando³⁸.

Otros antecedentes históricos, los hallamos en ciertos tratados que cita Gidel en virtud de los cuales Francia e Inglaterra en el año 1763 extendieron ciertas competencias aduaneras más allá de su mar territorial, hasta la distancia de 5 millas, situación que volvería a repetirse en otro tratado suscrito entre España y Francia en el año 1774³⁹.

En cuanto a la práctica seguida por los Estados de extender sus competencias estatales más allá de su mar territorial, pero ahora ya no por razones de control y fiscalización de las leyes fiscales o aduaneras, podemos citar los siguientes casos:

La “St. Helene Hovering Act” de 1816, por medio de la cual Gran Bretaña estableció una zona marítima

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Cf. G. GIDEL: Op. cit., t. III, pp. 439 a 442.

³⁸ Cf. J. L. AZCARRAGA: Op. cit., pp. 64 a 65.

³⁹ Cf. G. GIDEL: Op. cit., t. III, p. 443 y ss.

de seguridad de 24 millas alrededor de la isla Santa Helena y en la que sólo podían ingresar aquellos buques que contaran con la correspondiente autorización de las autoridades navales británicas ⁴⁰.

Esta ley, que al decir de Gidel, fue adoptada con el consentimiento de todas las potencias interesadas en la pacificación de Europa, si bien es cierto que tuvo una escasa vigencia ya que Napoleón falleció el 5 de mayo de 1821, también hay que considerar la trascendencia política y jurídica que la misma debió haber tenido en su época, hecho este último que nos hace suponer que debió haber sido conocido por nuestro autor, que en esos mismos años residía en Londres ⁴¹.

Otros intereses o motivos que han dado lugar a que los Estados costeros extiendan sus competencias fuera de los límites de su mar territorial, ha sido el de la seguridad de la navegación. Ya en el año 1835, una ley británica (5 George IV, c. 73) ordenaba a los buques extranjeros que iban con destino al puerto de Liverpool que tomaran un piloto en Point Lynes, lugar que se encontraba a una distancia superior de tres millas de la costa ⁴².

8. CONCLUSIONES

De todos los antecedentes que hemos traído a colación en este trabajo, podemos concluir con toda justicia que Andrés Bello fue uno de los precursores más destacados

⁴⁰ Cf. Ch. RUSSEAU: *Droit International Public*, París, 1970-1980, t. IV, p. 381.

⁴¹ Cf. G. GIDEL: *Op. cit.*, t. III, n. 3, pp. 459 y 460. Sobre la trascendencia de esta práctica del Gobierno británico, el mismo autor nos señala que años después los Estados Unidos se valieron de este precedente para justificar su propia legislación relativa a las focas del mar de Behring. Sobre el conflicto entre Estados Unidos, Inglaterra y Rusia por la caza de focas en el mar de Behring (Cf. J. COLOMBOS. *Op. cit.*, pp. 105 y 106).

⁴² Cf. C. GIDEL: *Op. cit.*, t. III, p. 457.

en la formación del concepto de zona contigua, primero por haberla concebido con un siglo de anticipación a su reconocimiento internacional en la 1ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; y segundo, por haber sido su principal difusor en América Latina, a través de la influencia que ejerció su Código Civil.

Sin embargo, el mérito de Bello como uno de los precursores más importantes del desarrollo del Derecho del Mar en América Latina no se agota en esta parte de su obra internacionalista.

Bello fue además el primer internacionalista americano que le dio forma a un pensamiento, a un concepto, que sirvió de base para el posterior desarrollo del Derecho del Mar en América Latina, y que dice relación con el legítimo derecho que le asiste a los Estados ribereños de preservar las riquezas marítimas existentes frente a sus costas.

En el año 1832, Bello en la primera edición de su tratado "*Principios de Derecho de Jentes*", siguiendo el pensamiento de D. A. Azuni, anticipaba en América uno de los conceptos básicos en que hoy día se inspira la Zona Económica Exclusiva, al expresar textualmente que:

*" Pero, bajo otro aspecto, el mar es semejante
" a la tierra. Hay muchas producciones marinas
" que se hallan circunscritas a ciertos parajes;
" porque, así como las tierras no dan todas unos
" mismos frutos, tampoco todos los mares sumi-
" nistrarán unos mismos productos. El coral, las
" perlas, el ámbar, las ballenas, no se hallan
" sino en limitadas porciones del océano, que se
" empobrecen diariamente y al fin se agotan . . . ;
" y por grande que sea en otras especies la
" fecundidad de la naturaleza, no se puede du-
" dar que la concurrencia de muchos pueblos
" haría más difícil y menos fructuosa su pesca,*

*“y acabaría por extinguirlas, o, a lo menos, por alejarlas de unos mares a otros. No siendo, pues, inagotables, parece que sería lícito a un pueblo apropiarse los parajes en que se encuentran y que no estén actualmente poseídos por otro”*⁴³.

Si bien es cierto que Bello no materializó en un artículo del Código Civil estos conceptos, no por ello pierde validez su pensamiento visionario acerca de lo que debía ser un orden justo en la regulación de los espacios marítimos y del aprovechamiento de las riquezas existentes en ellos.

Sin embargo, el mayor valor de Bello radicó en su aptitud para medir una particular dimensión de la soberanía estatal, que, aplicada a los espacios marítimos, le permitió distinguir con más de un siglo de anticipación qué competencias estatales podían ser ejercidas más allá del mar territorial, sin que ello significara un desconocimiento al orden internacional que debe imperar en los mares. En otras palabras, Bello fue uno de los primeros impulsores del concepto de “proyección de competencias especializadas”, concepto motor de las reivindicaciones latinoamericanas a partir de los años cuarenta de nuestro siglo, y que hoy día cuenta con la aceptación general para explicar las bases del nuevo Derecho del Mar.

⁴³ Andrés BELLO: Principios de Derecho de Jentes, Santiago, 1832. Ediciones de las obras completas por la Universidad de Chile. Santiago; 1886, Vol. X, p. 50.