

## EL DERECHO DE ANGARIA: UN PRECEDENTE CHILENO DEL SIGLO XIX

*Rodrigo Céspedes\**

### *Resumen*

El caso comentado es uno de los pocos fallos sobre el derecho de angaria, una institución medieval que concede la potestad a los Estados para utilizar naves de países neutrales en los esfuerzos de guerra. Como limitación al dominio, la carga pública debe ser compensada. Los tribunales deciden, sobre la base de los principios del derecho internacional y derecho público chileno y conceden plena protección al derecho de propiedad.

### *I. Introducción*

El caso en comento es, en cuanto a los hechos, una verdadera excentricidad. Existen pocos casos de angaria documentados en el mundo. En cuanto al derecho, confirma la idea general de que la responsabilidad estatal es objetiva y que la restricción del derecho de propiedad debe compensarse completamente sin recurrir a la noción de culpa. El Estado chileno utiliza una institución del derecho medieval, el derecho de angaria, para hacerse con una nave. Al mismo tiempo, los tribunales ordinarios chilenos otorgan plena protección a la propiedad, incluso, a la de un extranjero, sospechoso de cooperar con la flota enemiga.

El derecho de angaria permite que un Estado, parte en un conflicto bélico, utilice cualquier bien de un país neutral que se pueda usar como instrumento del esfuerzo de guerra, incluyendo lo que puede pertenecer a ciudadanos de ese Estado neutral. Esta institución es diferente de las requisiciones de guerra en territorio ocupado (afectan a los beligerantes), se basa en el derecho internacional consuetudinario y la limitación al dominio conlleva una indemnización<sup>1</sup>. El derecho de angaria surgió en el Medioevo cuando las naciones beligerantes no tenían capacidad suficiente para ayudar a los esfuerzos de guerra transportando carga. Para compensar esta falencia, tomaban las naves mercantes neutrales presentes en sus puertos

---

\* Investigador, Instituto Max Planck de Antropología Social (Halle), Departamento de Derecho y Antropología, correo electrónico: cespedes@eth.mpg.de

<sup>1</sup> C.D. ALLIN, "Right of Angary", pp. 415-428.

y las obligaban (a veces, junto con sus tripulaciones), para el transporte de tropas o municiones, previo pago de una compensación. Hasta el siglo XVII, la existencia del *ius angariae* era irrefutable, ya que se aplicaba frecuentemente<sup>2</sup>. Se sostiene que durante los siglos XVIII y XIX, la angaria no se ejerció y operó una forma de *desuetudo*<sup>3</sup>. Pues bien, Chile no solo utilizó la angaria, sino que existe una sentencia que la aplica, revela su naturaleza y fija la forma para determinar la indemnización correspondiente. El precedente no es solo importante como ejemplo de una institución de derecho internacional público, sino, también, para explicar cómo se concebía la responsabilidad estatal y el derecho de propiedad en la época. Posteriormente, en el siglo XX, por la situación creada por las dos guerras mundiales, la angaria volvió a aplicarse por la comunidad internacional, incluyendo a Chile. En efecto, existe un precedente chileno de 1955, tan importante como comentada y se refiere al caso Lauritzen con fisco<sup>4</sup>.

Sucintamente, una nave inscrita en Chile, de propiedad de un ciudadano español, viene de Australia a Chile. Por la guerra con España (1865-1866)<sup>5</sup>, cambia su bandera por la guatemalteca (para pasar por neutral), cambio que no se registra en su país<sup>6</sup>. La fragata es detenida por

---

<sup>2</sup> J. Eugene, HARLEY, "The Law of Angary", pp. 267-301.

<sup>3</sup> Wolff Heintschel VON HEINEGG, "Right of Angary". Según el autor, sin embargo, la angaria se nombraba en tratados; el único caso reportado fue en 1798, cuando Napoleón Bonaparte lo utilizó para el transporte de las tropas a Egipto.

<sup>4</sup> *RDJ*, tomo 52, n.º 9-10, Santiago, 1955, sec. 1, p 444 yss. Corte Suprema. Apelación En este caso se discute la indemnización a armadores daneses por privarlos temporalmente del goce de sus naves ("derecho de angaria", una institución de derecho internacional público distinta a la requisición y la captura bélica) en atención a las dificultades que trajo la Segunda Guerra Mundial al tráfico marítimo y al abastecimiento. El fallo es interesante, ya que trata instituciones como soberanía; el derecho subjetivo público a obtener justicia; costumbre internacional; estado de necesidad; colisión de derechos; equidad; etc. Como se aplican principios de derecho internacional público, la Corte se sustrae de la cultura jurídica estatista que imperaba en Chile en esos años. Señala que la fuente de la obligación de indemnizar no proviene del contrato o de la responsabilidad extracontractual. En el fondo, se impuso una carga pública en forma desigual, con efectos similares a una expropiación, y debía compensarse el desequilibrio. Muy similar al caso que se comenta, aunque la sentencia, bastante extensa, abunda en ejemplos donde la costumbre internacional había sido aplicada y en cuestiones doctrinales.

<sup>5</sup> También denominada Guerra Hispano-Sudamericana fue un conflicto bélico naval que enfrentó a España contra una coalición formada Chile, Perú, Bolivia y Ecuador desde 1865 a 1866. El conflicto comenzó con la ocupación de las Islas Chíncha como parte de una serie de intentos de la Corona de incrementar influencia en Sudamérica y hacerse pago de deudas. Hubo importantes batallas navales en Papudo, Abtao y El Callao, así como el bombardeo de Valparaíso.

<sup>6</sup> Sobre responsabilidad del estado en tiempo de guerra, véase Eduardo SOTO KLOSS, "1891. Chile bajo dos gobiernos y dos administraciones", pp. 9-99; y también del mismo,

la Escuadra chilena y utilizada por seis meses para apoyar los esfuerzos de guerra. El dueño sostiene que la carga pública impuesta era del todo legal por el derecho de angaria, pero de todos modos solicita una “competente” indemnización por los fletes y el deterioro natural experimentado por la nave, según “los principios del derecho de gentes”, perjuicios que deben determinarse por arbitraje. Afirma que no hubo un contrato (“no fue dado en administración”), sino que su buque fue “retenido i usado contra la voluntad de su dueño”. Por lo tanto, no tiene por qué conformarse con los daños contabilizados y apreciados unilateralmente por el Estado.

El fiscal señala que había “justo motivo” para detener a la nave por sospecha de colaboración con el enemigo y su posterior “ocupación”, invocando el derecho de angaria que da la facultad a los beligerantes de utilizar aun las naves neutrales para las operaciones bélicas. La compensación se debe reducir solo al “justo pago del servicio prestado” según “el precio corriente de plaza en la época del servicio” y “no hai razón, atendido el derecho de angarias, para exigir más” de lo que el Estado liquidó. No deben considerarse, consecuentemente “los costos de reparación, porque ellos están incluidos en el pago del flete”. Además, “no se ha probado que los deterioros se causaran *culpablemente*”.

El tribunal de Santiago da una muestra del respeto por el derecho de propiedad garantizado por nuestro sistema constitucional, además de un correcto entendimiento del derecho de angaria y del “derecho de gentes”<sup>7</sup>. El cambio de nacionalidad es, para el tribunal, irrelevante y el derecho de angaria es una potestad estatal que puede ejercerse con naves beligerantes y neutrales, chilenas o extranjeras, exista sospecha de cooperación con el enemigo (aunque ese hecho hacía razonable retenerlo) o no. La angaria faculta para “servirse de las naves”, pero existiendo la obligación del “pago de flete i la *indemnización de todo perjuicio*”. Esto último, porque la angaria es una institución de derecho público, no como “los pactos privados i voluntarios del fletamento”. Consecuentemente, “queda comprometido a la indemnización de *todos los perjuicios* que se sufran”, como los deterioros que van más allá

---

“1891. Chile bajo dos gobiernos y dos administraciones: segunda parte”, pp. 71-84. Sobre las bases del derecho administrativo chileno en el siglo XIX, véase Gabriel BOCKSANG HOLA, *El nacimiento del derecho administrativo patrio de Chile (1810-1860)*.

<sup>7</sup> El *ius gentium* inicialmente comprendía las instituciones del derecho romano que regulaban la situación de los extranjeros que tenían tratos con Roma y sus ciudadanos. Luego, se extiende a las normas aplicables a la relación entre Roma y sus provincias y colonias como los acuerdos de paz y de alianza. Era el equivalente a nuestro moderno derecho internacional. La disciplina toma un aspecto más moderno desde las contribuciones de Hugo Grocio. La denominación se mantuvo hasta el siglo XIX, por ejemplo, Andrés BELLO, *Principios de derecho de gentes*.

del uso normal. El tribunal niega algunas pretensiones del actor solo por falta de impugnación expresa y de evidencia (“i no hai por consiguiente datos para imputarlos al Estado”). El tribunal, eso sí, rechaza la indemnización de un lucro cesante potencial consistente en “el pago de un constante flete en cada uno de los seis meses”, ya que los puertos estaban bloqueados y la nave no podía “traficar constantemente por ellos”, aun con bandera neutral. Esto es la mera aplicación de “una regla de derecho internacional”: “el no estimar como perjuicio, reclamable por los neutrales, la simple privación de un lucro, nacida del estado de guerra”. El tribunal estima que el pago de la suma determinada por el Estado por los fletes es suficiente; respecto al resto, los deterioros más allá del uso ordinario, se ordena sean apreciados por peritos. La Corte Suprema confirma la sentencia, pero va más allá, y estima que la apreciación del valor de los fletes debe también estimarse por peritos y no por el Estado. Son los últimos, y no la administración, los que deben determinar “el justo pago” por la restricción a la propiedad. Aquí no hay un contrato forzoso, por lo tanto, el régimen de responsabilidad no es el del derecho privado, sino el constitucional: una combinación entre igualdad ante las cargas públicas y protección del derecho de propiedad.

El derecho de angaria se asemeja a la potestad expropiatoria, pero el primero no transfiere el dominio, sino que solo despoja temporalmente al dueño del uso de su bien. Ambas instituciones se fundan en que el interés público, que prima sobre el particular; en este caso, el interés público es apoyar los esfuerzos de guerra, la sobrevivencia del Estado (de hecho, es una especie de estado de necesidad<sup>8</sup> lo que autoriza el uso de la angaria). Por lo tanto, se puede despojar legítimamente al dueño del uso de su propiedad aun contra su voluntad, como lo sostiene el fallo, el demandante y el demandado. Sin embargo, por el principio de enriquecimiento sin causa, y el hecho que se trate de un Estado neutral, debe compensarse al titular del derecho lesionado con la correspondiente indemnización. De la misma manera que la expropiación no es una “venta-tradición forzada”, la angaria no es un “arrendamiento forzoso”, y así lo deja en claro el tribunal. Ambos son actos administrativos, en esencia unilaterales, y de allí viene su régimen de responsabilidad diferente a la del contrato. La potestad estatal, derivada del derecho de angaria, es un acto del todo lícito y en eso están contestes el demandante, el representante del fisco y el tribunal. También

---

<sup>8</sup> No es el estado de necesidad como causal de justificación penal (aunque el sustrato básico lo comparte), sino una norma internacional consuetudinaria según la cual una situación fáctica de serio e inminente peligro para los intereses vitales de un Estado legitima el incumplimiento de una obligación internacional (por ejemplo, respetar la propiedad de los neutrales) como único medio de salvaguardar esos intereses esenciales.

lo están en que hay derecho a una indemnización como una forma de dar equilibrio al desbalance inicial ocasionado por el despojo unilateral de la propiedad. Este proceso no tiene que ver con la declaración del derecho a una indemnización, sino a su cuantía. Es interesante que el tribunal no concibe la indemnización como un “castigo” por un mal actuar administrativo, sino solo una compensación por el sacrificio especial del dueño en aras de los esfuerzos de guerra; una forma de justicia distributiva aristoteliana. La expropiación afecta la propiedad de manera directa y total; la angaria es más tenue y, al ser regulada por costumbre internacional, su régimen no es claro. La intervención estatal aquí es más sutil, ya que, sin privar del dominio, de modo temporal, compromete severamente sus facultades esenciales. Como no hay regulación clara y expresa, entra en el campo de la responsabilidad del Estado y así lo hace el tribunal fijando principios básicos. Es claro que las reglas aplicables al Estado son especiales y distintas a las del sector privado. En primer lugar, la indemnización debe ser completa. En segundo lugar, la indemnización debida no es una sanción-castigo patrimonial por un actuar estatal ilícito dañoso, la culpa es irrelevante (opuesto a lo que sostenía el agente estatal), ergo, la responsabilidad es objetiva. Es evidente que la angaria afecta la esencia del derecho de propiedad de manera que circunscritamente unos pocos (el dueño de la nave neutral) sufren por el bien de la colectividad (la nación chilena, en ese momento en aprietos). Es claro que se impone con desigualdad una carga pública afectando temporalmente el núcleo de las facultades del dominio sin que la actividad estatal lícita constituya, de suyo, expropiación (pero tiene naturaleza y efectos similares a esta). La fuente de responsabilidad estatal no está en el derecho privado, sino en el público; que en este caso no es solo la Constitución chilena, sino el derecho internacional.

## II. Texto de la sentencia

*“Don José Pérez Anguita con el fisco, sobre cobro de pesos.*

Juzgado de Santiago, 09.04.1869

Corte Suprema, 25.06.1869

Sentencia 2.223

*Gaceta de los Tribunales*, año xxvi, Núm. 1.409, 10 Julio 1869, pp 537-538

Santiago, abril 9 de 1869.-

Vistos:

Don Pascual de la Barra, como apoderado sustituto de don José Pérez Anguita hace cargo al fisco la cantidad de doce mil pesos por el servicio

que prestó al Estado la fragata Carmen Anguita en seis meses, desde el 16 de noviembre de 1865 hasta 16 de mayo de 1866 a razón de dos mil pesos mensuales, i además ochocientos sesenta i siete pesos importe de las faltas que se notan entre el inventario por el cual fue entregada a la Comandancia Jeneral de Armas de Arauco i Lautaro, i en el que se formó al tiempo de su restitución.

Alega que en setiembre de 1865 cambió este buque su nacionalidad chilena por la guatemalteca, i se entregaron en enero de 1866 al Ministerio de Marina su bandera i papeles: que cuando arribó a Lota en noviembre de 1865 venía de regreso de Australia i aún no había sido posible variar su bandera; porque debiendo ponerse esta mudanza en conocimiento de las autoridades nacionales, debieron reputar a dicha fragata como buque neutral; i aunque a pesar de esto pudo retenérsele i obligarle en virtud del derecho de angarias al servicio en que se le ocupó, conduciendo carbón de piedra a Valdivia i Chiloé i prestando importantes servicios al Estado en los momentos más críticos de la guerra cuando nuestros puertos se hallaban bloqueados por la escuadra española han debido conforme a los principios del derecho de jentes, compensarse cumplidamente esos servicios con el pago de su flete i la indemnización de todo perjuicio. El flete de dos mil pesos al mes es el más bajo que puede ganar un buque del porte de la mencionada fragata, como ofrece probarlo i lo acreditan desde luego las cartas de fs. 14 a 16; i los deterioros que sufrió han obligado a hacerle una carena que ha costado más de cinco mil pesos, sin la cual habría sido imposible volverla de nuevo a la mar. El cambio de nacionalidad i el hecho de la restitución del buque alejan toda sospecha de connivencia con el enemigo; i como por otra parte este buque no fué dado en administración, sino retenido i usado contra la voluntad de su dueño, no hai derecho para obligar a éste a conformarse con la cuenta administrativa de f. 1, i a recibir el saldo de mil ciento ochenta i tres pesos sesenta centavos que ella arroja. Debe por el contrario, compensársele competentemente constituyéndose al efecto el correspondiente juicio de compromiso como lo solicita formalmente en su escrito de demanda corriente a f. 31.

El señor fiscal contesta diciendo que hubo justo motivo para que el Comandante Jeneral de Armas de Arauco decretara la detención de la Carmen Anguita, sospechosa de connivencia con el enemigo, como que pertenecía a un súbdito español i agente público i conocido para la provisión de la escuadra enemiga. Detenida justamente, no fué ilegal la ocupación que dicha autoridad le dio en el trasporte de carbón a los puertos del sur, porque un belijerante tiene derecho de exigir aun de los buques neutrales los servicios de que tiene necesidad con motivo del estado de guerra; i en este caso lo más que el belijerante puede cobrar es el justo pago del servicio prestado. Este valer es el que ha sido mandado abonar por el supremo decreto de 4 de octubre de 1866, copiado a f. 26, vi como él está conforme con el precio corriente de plaza en la época del servicio, no hai razón, atendido el derecho de angarias, para exigir mas, i mucho menos la excesiva suma en que lo estima el demandante, sin otro antecedente que las cartas citadas que, ni reconocidas,

tendrían fuerza alguna en juicio. Pide que se deseche la demanda en cuanto excede de los mil ciento ochenta i tres pesos i setenta centavos, suma líquida ganada por el buque después de rebajados sus costos, como es justo i racional, según la cuenta de f. 11, que ha sido impugnada por el demandante en la exactitud de sus partidas, debiendo prescindirse igualmente de los costos de reparación, porque ellos están incluidos en el pago del flete, i no se ha probado que los deterioros se causaran culpablemente, debiendo en tal caso tenersele como ocasionados por el uso ordinario i natural del buque.

Considerando:

Que según lo confiesa el demandante, nuestros puertos estaban bloqueados por la escuadra española cuando arribó a uno de ellos la Carmen Anguila, en noviembre de 1865.

Que el cambio de nacionalidad verificado en setiembre no habría impedido la captura del buque, puesto que sus papeles de mar i la bandera con que navegaba indicaban de un modo inescusable su matriculación en nuestra marina mercante.

Que este solo antecedente, prescindiendo de la connivencia de su dueño con la escuadra enemiga, circunstancia no probada, daba por si solo fundamento bastante para que la Comandancia de Arauco i Lautaro adoptar la medida precautoria de retenerlo e impedir su captura i el servicio que podía ir a prestar al enemigo.

Que aun suponiendo que el dueño de este buque hubiera alcanzado a fijar en él de un modo real i positivo su nueva nacionalidad i el carácter neutral que asumía, las autoridades nacionales tenían siempre el derecho de retenerlo i servirse de él, como lo reconoce el demandante, sin más obligación que el pago de flete i la indemnización de todo perjuicio.

Que en estos casos el pago del flete se nivela por las reglas que rije en los casos comunes; pero el Estado que impone la obligación de prestarle el servicio, a más del justo flete, queda comprometido a la indemnización de todos los perjuicios que se sufran, lo cual no sucede en los pactos privados i voluntarios del fletamento.

Que el demandante no ha impugnado ni la tasa del flete, ni el número de viajes, ni los demás pormenores de la cuenta de f. 11, ni ha señalado tampoco los perjuicios que se le hayan irrogado mediante la detención del buque, ni debiendo tenerse por tales los deterioros que obligaron a carenarlo, porque no consta desde cuándo ni de qué modo vinieron causándose, i no hai por consiguiente datos para imputarlos al Estado en el corto tiempo que se sirvió del buque.

Que el pago de un constante flete en cada uno de los seis meses corridos desde el 16 de noviembre de 1865 hasta el 16 de marzo de 1866, es una hipótesis que no debe sentarse como base de la demanda, porque era imposible que, hallándose bloqueados nuestros puertos, pudiera la Carmen Anguila, aunque llevara bandera neutral, traficar constantemente por ellos.

Que es además una regla de derecho internacional. 'El no estimar como perjuicio, reclamable por 'los neutrales, la simple privación de un lucro, nacida del estado de guerra'.

Que no hai datos en autos para atribuir al uso ordinario del buque todas las faltas apuntadas a f. 8, i que se notan entre ambos inventarios, pues hai algunos objetos que demuestran por sí mismos la verosimilitud de su destrucción con el uso, como las especies alimenticias, habiendo también otros, como los rifles, que se encuentran en un caso opuesto.

Por estos fundamentos, i en virtud de la lei 1, tit. 14, part. 3,<sup>9</sup> se declara: que el fisco no está obligado a pagar a don José Pérez Anguita otra cantidad mayor que la de mil ciento ochenta i tres pesos setenta centavos mandado ya abonar como producto líquido de los fletes que ganó su buque en el semestre indicado; i que por toda indemnización de perjuicios, debe además pagarle el valor de los objetos que faltaron cuando fué devuelto i que no se hubiesen consumido o destruido en el uso ordinario del buque; debiendo las partes nombrar peritos para que hagan esta apreciación. Ugarte Zenteno - Renjifo, secretario.

Santiago, junio 25 de 1869.-

Vistos:

Confírmase la sentencia apelada de 9 de abril último, con declaración, que la cantidad que ha de pagarse a don José Pérez Anguita por los servicios que se hizo prestar a su buque durante la detención, debe también estimarse por peritos. Tómese razón por la Contaduría Mayor; i devuélvase. Montt - Valenzuela - Altamirano.- Proveído por la Exma. Corte Suprema.- Infante”.

### *Bibliografía*

- ALLIN, C.D., “Right of angary”, en *Minnesota Law Review*, 2, 415, Minnesota, 1918.
- BELLO, Andrés, *Principios de derecho de gentes*, Santiago, Imprenta de la Opinión, 1832.
- BOCKSANG HOLA, Gabriel, *El nacimiento del derecho administrativo patrio de Chile (1810-1860)*, Santiago, Thomson Reuters, 2015.
- HARLEY, J. Eugene, “The law of angary”, in *American Journal of International Law*, vol. 13, n.º 2, Cambridge, 1919.
- VON HEINEGG, Wolff Heintschel, “Right of angary”, in Max Planck, *Encyclopedia of Public International Law*, 2012, vol. I.
- SOTO KLOSS, Eduardo, “1891. Chile bajo dos gobiernos y dos administraciones”, en *Ius Publicum*, n.º 26, Santiago, 2011.
- Soto Kloss, EDUARDO, “1891. Chile bajo dos gobiernos y dos administraciones. Segunda parte”, en *Ius Publicum*, n.º 27, Santiago, 2011.

---

<sup>9</sup> La referencia no se relaciona con al angaría, sino con reglas de evidencia.