



LE CHILI ET L'ACCÈS À LA MER DE LA BOLIVIE. MYTHE ET RÉALITÉ.

Juin 2014





I.

LES FAITS CONCERNANT L'ACCES A LA MER DE LA BOLIVIE

Plus de 20 % des pays dans le monde sont sans littoral. Parmi ces pays, la Bolivie est l'un de ceux qui bénéficient de droits d'accès à la mer les plus étendus.

Aux termes du Traité de Paix et d'Amitié conclu en 1904 (Article VI), le Chili a accordé à la Bolivie – à titre perpétuel – « *la liberté de transit commercial la plus étendue sur son territoire et dans ses ports situés sur le Pacifique* ». À ce jour, la Bolivie bénéficie du droit d'établir ses propres agents de douanes dans les ports chiliens, de tarifs préférentiels, de conditions avantageuses de stockage des marchandises, d'exonérations fiscales et de libre circulation sur les voies d'accès aux installations portuaires. Ces avantages sont issus du Traité de 1904 et des accords bilatéraux qui l'ont suivi.

Avec ces équipements, ces avantages et ces droits sur le territoire chilien, la Bolivie dispose d'un large accès à l'Océan Pacifique.

Les droits et avantages dont jouit la Bolivie comprennent :

1. Le droit d'établir ses propres agents de douanes dans les ports d'Arica et d'Antofagasta

En vertu du Traité de 1904, la Bolivie exerce une autorité douanière sur les marchandises à destination de la Bolivie arrivant dans les ports d'Arica et d'Antofagasta.

Cela signifie que la **Bolivie dispose de ses propres autorités douanières dans les ports d'Arica et d'Antofagasta**. Ce sont ces autorités et non les autorités chiliennes, qui délivrent les documents nécessaires aux marchandises à destination de la Bolivie.

En outre, la Bolivie dispose, entre autres pouvoirs, du pouvoir discrétionnaire **d'appliquer ses propres droits à l'importation et de fixer le montant des droits à l'exportation**.

Le pouvoir d'établir des bureaux de douane dans les ports chiliens différencie la Bolivie des autres pays sans littoral.

2. Le droit de stocker des marchandises pour des périodes bien plus longues que les marchandises chiliennes

Les marchandises boliviennes en transit peuvent séjourner dans les zones primaires des ports d'Arica et d'Antofagasta pour une période d'un an, sous la responsabilité des douanes boliviennes. Cette période peut être prorogée de trois mois. (90 jours), sous la responsabilité des douanes chiliennes. Au total, **les marchandises boliviennes en transit peuvent séjourner un an et trois mois (455 jours)** dans les zones primaires des ports chiliens susmentionnés.





En revanche, **les marchandises chiliennes ou celles provenant d'un état tiers ne peuvent séjourner dans les mêmes zones que trois mois (90 jours)**, à la suite de quoi elles sont considérées comme abandonnées et des pénalités doivent être versées.

3. Services de libre stockage

La Bolivie bénéficie d'un **service de libre stockage** dans les ports d'Arica et d'Antofagasta pour une période d'un an s'agissant de ses importations et de 60 jours s'agissant de ses exportations.

Ni le Chili ni aucun autre Etat à l'exception de la Bolivie, ne bénéficient d'un service de libre stockage dans les ports d'Arica et d'Antofagasta.

Ces avantages conférés aux marchandises boliviennes excèdent les obligations de libre transit prévues par le Traité de 1904.

4. Des tarifs préférentiels pour l'utilisation des plates-formes de chargement (FIO)

Un tarif fixe de 0,85 US\$ par tonne est applicable à l'ensemble des marchandises boliviennes utilisant le chargement FIO (« *Free in and out* », signifiant que le porteur n'est pas responsable pour les coûts de chargement et de déchargement des marchandises) ou aux marchandises dont le chargement et/ou le déchargement doit être pris en charge par le destinataire.

Le Chili et l'ensemble des autres Etats à l'exception de la Bolivie, versent un montant de 1,98 US\$ pour le même service depuis le port d'Arica.

5. Des tarifs réduits ou préférentiels pour le stockage de cargaisons dangereuses

Le Chili applique des tarifs préférentiels pour le stockage des marchandises boliviennes devant être immédiatement retirées ou expédiées (marchandises dangereuses). **La Bolivie verse seulement 1,04 US\$ par tonne pour l'importation de marchandises boliviennes en transit**, pour une période de 5 jours. **Pour la même marchandise et la même durée, le Chili ou tout autre Etat tiers doivent verser 111,15 US\$ (pour une période de 5 jours).**

6. Les exonérations fiscales appliquées à l'ensemble des marchandises boliviennes en transit

Le droit chilien prévoit une exonération de l'ensemble des taxes susceptibles de s'appliquer aux marchandises en libre transit en provenance ou à destination de la Bolivie et devant passer par le territoire chilien. Il exonère également ces marchandises de taxes sur la valeur ajoutée (TVA) perçue sur les services fournis directement au chargement. Récemment, cette exonération de TVA a été étendue aux services dénommés « *Gate In* » qui consistent à charger des conteneurs vides dans le port, les déplacer et les décharger sur les lieux prévus pour leur dépôt et leur nettoyage élémentaire.





Les paragraphes ci-dessus démontrent que la Bolivie exerce son « *droit de libre transit* » sans contrainte et dans des conditions plutôt favorables, à la lumière des dispositions de la Conventions des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

7. Le Chili et le commerce bolivien

Plus de sept mille sociétés boliviennes exercent actuellement ce droit de libre transit, en commercialisant leurs marchandises via les ports chiliens. De facto, au cours des cinq dernières années, l'acheminement de marchandises boliviennes a augmenté de 132 %.

Dans le seul port d'Arica, la Bolivie est à l'origine de plus de 40 % du commerce en provenance ou à destination de pays non limitrophes. Jusqu'en Mars 2014, 81% des 762.654 tonnes de marchandises qui ont transité sur le port d'Arica provenaient de Bolivie.

D'autre part, **les avantages et privilèges liés à ce libres transit représentent un coût d'approximativement 100 millions US\$ par an pour le Chili.** Il s'agit en réalité d'une estimation conservatrice, si l'on prend en compte tant les coûts directs (investissements liés à l'entretien des voies routières et ferroviaires, paiement des entreprises portuaires assurant le libre stockage et des tarifs préférentiels aux marchandises boliviennes, exonération fiscale des marchandises en transit à destination ou en provenance de la Bolivie, etc.) que les coûts supportés par des sociétés privées afin d'assurer les privilèges de libre transit dont jouit la Bolivie. En outre, l'estimation exclut les investissements ponctuels et significatifs que le Chili a effectués afin de développer et d'améliorer les infrastructures portuaires, douanières, ferroviaires et routières.

Enfin, parmi les nombreux accords commerciaux signés par le Chili, un seul confère des avantages asymétriques à l'un des signataires : l'Accord de Complémentarité Economique avec la Bolivie. Aux termes de celui-ci, le Chili a accordé à la Bolivie un tarif de 0% sur tous les produits (à l'unique exception du sucre dans des quantités excédant les 6000 tonnes) tandis que la Bolivie accorde au Chili un tarif de 0% sur 300 produits seulement.

8. Oléoduc Sica Sica - Arica

La liberté de transit de la Bolivie transparaît également dans le cadre de l'oléoduc qui relie Sica Sica à Arica.

Le Chili a accordé à la Bolivie une concession pour deux sites situés à Arica, l'un de 13 hectares et l'autre de 3,5 hectares, pour l'exploitation et le transport de pétrole à exporter par oléoduc. Le Chili a également accordé une concession pour l'utilisation d'une parcelle de terre pour l'oléoduc reliant Arica à la frontière, d'une dimension de 10 mètres de large et 150 km de long, soit une superficie de plus de 150 hectares.

Aux termes d'un accord signé en 1992, le Chili a autorisé l'utilisation bidirectionnelle de l'oléoduc et le stockage de pétrole, rendant ainsi les installations propices à l'exportation et l'importation.





II.

LE CHILI ET LA BOLIVIE SONT SEPARES PAR DES FRONTIERES CLAIRES ET DEFINITIVES FONDEES SUR UN TRAITE EN VIGUEUR

La frontière entre le Chili et la Bolivie a été établie par le Traité de Paix et d’Amitié, signé par les deux Etats le 20 octobre 1904. Ce traité établit leurs frontières et régit également certains aspects des relations frontalières entre le Chili et la Bolivie. Ce traité a institué un régime qui gouverne les relations entre les deux pays depuis plus de 110 ans.

Ce traité a été librement consenti 24 ans après la fin du conflit du 19^{ème} siècle et 20 ans après qu’une trêve a rétabli la paix entre eux.

Lors de sa campagne présidentielle de l’époque, le Ministre bolivien de la Défense, Ismael Montes, a présenté le succès des négociations du traité comme un élément central de sa candidature. Montes a été élu en mai 1904 avec une majorité écrasante (76,45% des voix) et a été par la suite réélu pour un second mandat entre 1913 et 1917. De même, l’ancien Ministre des Affaires étrangères Eliodoro Villazón, qui a participé aux négociations du traité, a été élu Président de la Bolivie en 1909.

Le Traité de 1904 a rétabli des relations de paix et d’amitié entre le Chili et la Bolivie et mis fin au Pacte de Trêve.

Ce Traité a reconnu la souveraineté absolue et perpétuelle du Chili sur les territoires évoqués à l’article 2 du Pacte de Trêve : entre l’embouchure de la rivière Loa et le 23^{ème} parallèle. La frontière Sud-Nord entre le Chili et la Bolivie a été créé.

Aux termes du Traité, le Chili a accordé à la Bolivie les avantages suivants :

a) Un libre transit perpétuel au profit de la Bolivie sur le territoire chilien et ses ports. Cela a garanti à la Bolivie un accès à la mer.

b) La construction du chemin de fer Arica-Alto La Paz par le Chili.

Ce travail d’ingénierie a permis à la Bolivie d’avoir pour la première fois un accès effectif à l’Océan Pacifique. Conformément au Traité de 1904, le Chili a transféré au Gouvernement bolivien, de façon permanente et gratuitement, la partie bolivienne du chemin de fer.

c) Obligations financières assumées par le Chili :

A l’époque, le Chili a accepté de verser à la Bolivie trois cent mille livres sterling, en deux versements, et s’est portée caution des garanties exprimées par la Bolivie relatives à la construction d’un réseau de chemins de fer bolivien afin d’améliorer la connectivité interne. Le Chili a également repris les dettes de la Bolivie envers des particuliers.





L'accord entre le Chili et la Bolivie a engendré des coûts correspondant à 4,5% du PIB du Chili à l'époque. Il était inhabituel qu'un accord engendre de tels coûts pour des situations similaires à l'époque. Néanmoins, le Chili a pleinement exécuté ses obligations.

Le diplomate bolivien Alberto Gutiérrez a décrit le Traité de 1904, des années après sa signature, comme suit :

« Le traité signé avec le Chili le 20 octobre 1904 représentait une telle évolution pour l'économie nationale (bolivienne), que l'on peut dire qu'il a couvert tous ses besoins fondamentaux : les chemins de fer, l'enseignement, les douanes et l'indépendance financière » (Alberto Gutierrez, *La Guerra de 1879*. La Paz: Librería Editorial GUM, 2012, p. 352).

III.

CE QUI EST EN JEU : LE DEROULEMENT NORMAL DES RELATIONS INTERNATIONALES ET LE RESPECT DES FRONTIERES ETABLIES

1. Introduction

La Bolivie a sollicité de la Cour internationale de justice qu'elle déclare que le Chili est tenu de négocier un accord aux termes duquel le Chili cédera du territoire à la Bolivie, de sorte que la Bolivie ait un « accès souverain » à l'Océan Pacifique. La Bolivie se fonde sur des négociations diplomatiques qui ont été tenues dans le passé comme source de cette prétendue obligation.

La demande de la Bolivie est infondée. Le Chili n'est soumis à aucune obligation juridique de négocier avec la Bolivie afin de parvenir à un accord lui octroyant un accès totalement souverain à l'Océan Pacifique.

2. Négociations internationales

Les négociations sont une composante essentielle des relations pacifiques entre les Etats. Sans elles, les États seraient incapables de résoudre les problèmes souvent complexes qui font partie de l'agenda international. Afin que les négociations puissent atteindre leur objectif, les États doivent disposer de la liberté d'exprimer des points de vue et de formuler des propositions qui tiennent compte de leurs droits et intérêts. Dans ce contexte, il est impératif que les États soient en mesure de participer à un dialogue ouvert et libre, sans être juridiquement contraints de parvenir à un accord qui ne tienne pas dûment compte des droits et des intérêts de chacun des États.

En outre, l'exigence que les États consentent à ce que des obligations leur soient imposées est une pierre angulaire du système juridique international, découlant du principe de l'égalité souveraine.





N'ayant pas réussi à atteindre son but à travers la voie diplomatique, la Bolivie sollicite à présent de la Cour qu'elle ordonne au Chili de réaliser l'aspiration politique de la Bolivie. La demande de la Bolivie aurait été potentiellement lourde de conséquences pour la liberté des États de participer efficacement dans des négociations diplomatiques, ainsi que pour leur capacité à discuter librement des moyens potentiels pour résoudre certains problèmes, sans craindre que leur partenaire de négociations ne dise, a posteriori, que dans la mesure où, dans des circonstances particulières à un moment donné dans l'histoire, une initiative diplomatique a été prise ou mise en œuvre, l'on pourrait plus tard considérer que cette initiative a créé une obligation juridiquement contraignante de résultat.

3. Respect des frontières établies

Le Chili et la Bolivie ont établi leurs frontières définitives aux termes du Traité de Paix et d'Amitié de 1904. Ce traité contient des droits et obligations continus pour les deux États, y compris le droit de libre transit pour la Bolivie. Il a été respecté et mis en œuvre par les deux parties depuis plus d'un siècle.

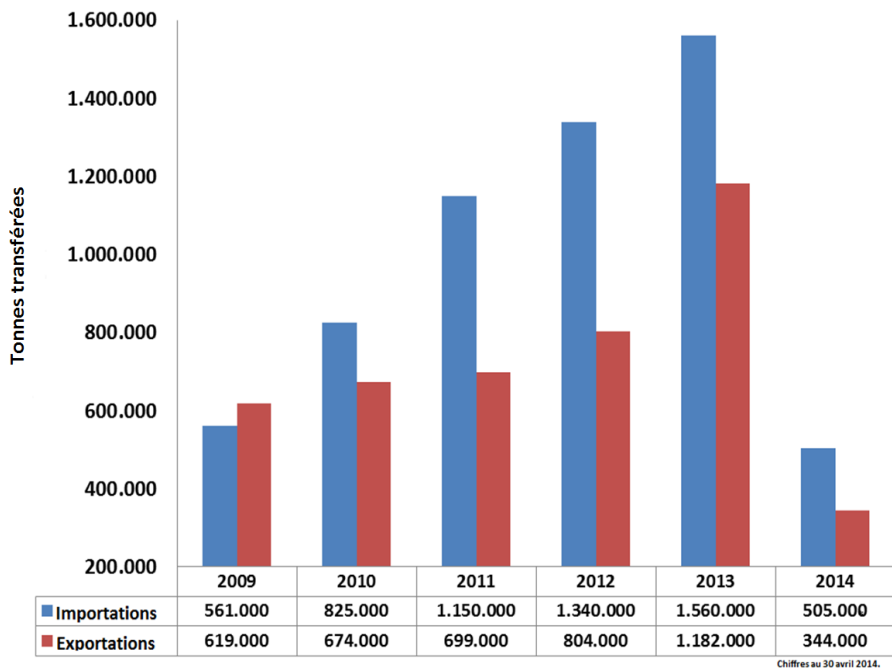
Par sa demande, la Bolivie cherche à obtenir un résultat aux termes duquel le Chili serait contraint de modifier la frontière qui sépare les deux États. La Bolivie cherche ainsi à ébranler la frontière convenue il y a 110 ans avec le Chili.



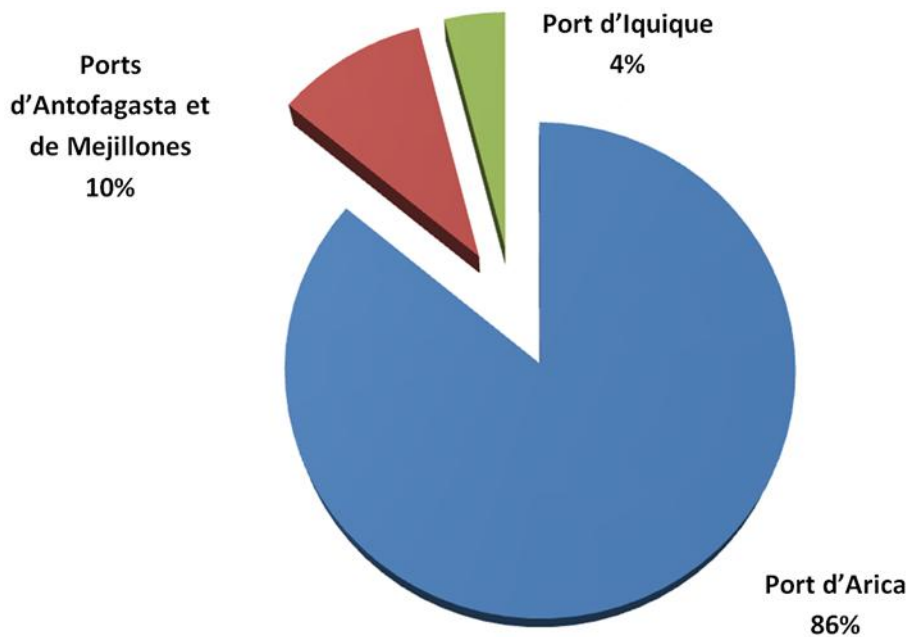


IV. QUELQUES DONNÉES

MARCHANDISES BOLIVIENNES À TRAVERS LES PORTS CHILIENS

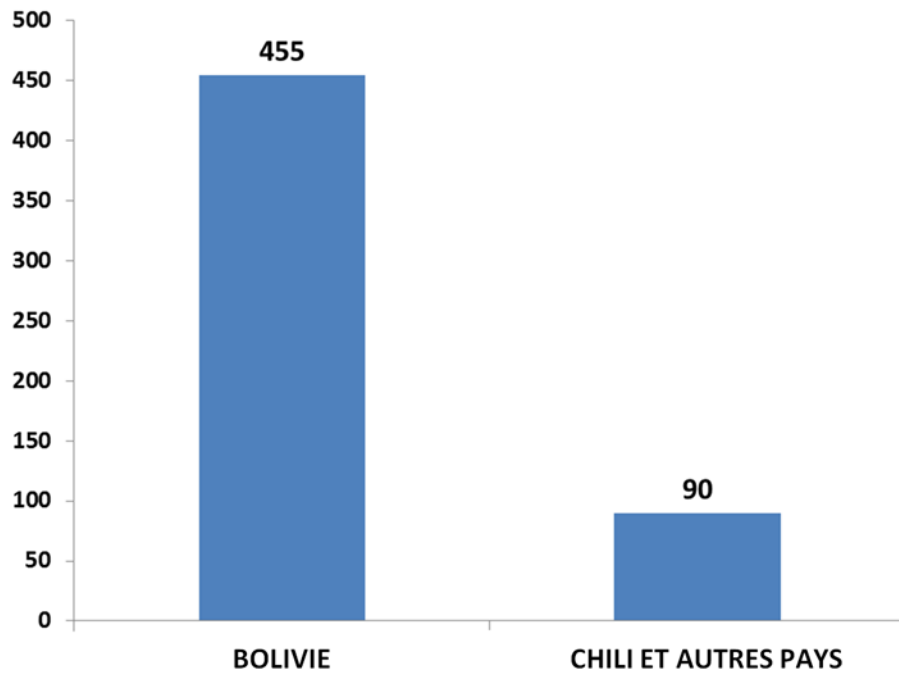


PORTS CHILIENS UTILISÉS PAR LA BOLIVIE

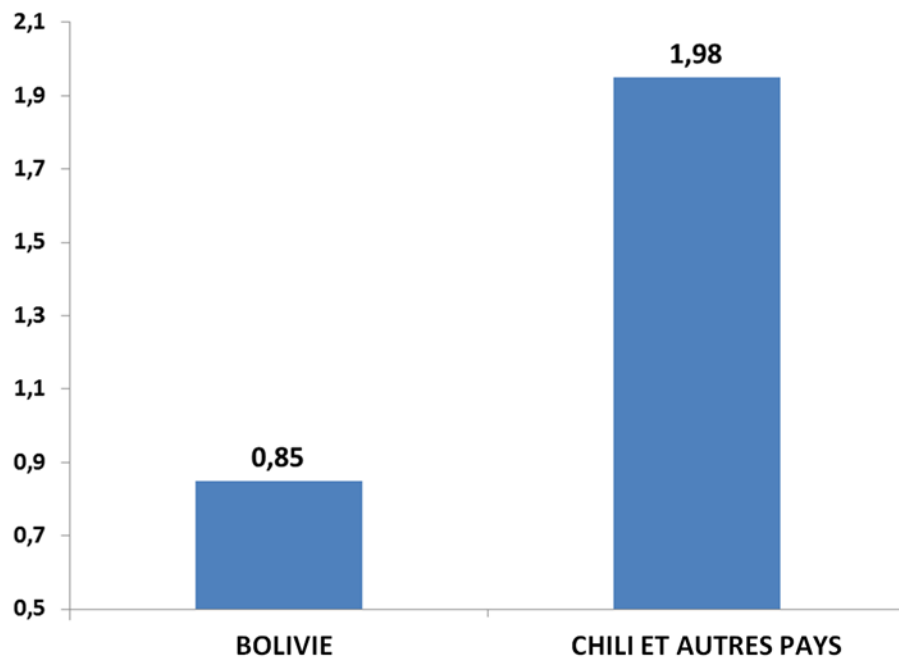




DROIT DES CARGAISONS BOLIVIENNES À SÉJOURNER DANS LES ZONES PRIMAIRES DES PORTS D'ARICA ET D'ANTOFAGASTA (EN JOURS)



TARIFS POUR L'UTILISATION DES PLATES-FORMES DE CHARGEMENT (FIO) (EN US\$)





**TOTAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA BOLIVIE, 2012
(EXCLU LE COMMERCE EXTÉRIEUR AVEC LES PAYS LIMITOPHES)**

- Transferts par les ports chiliens (tonnes)
- Transferts par d'autres pays (tonnes)

