

Note: Cette traduction a été préparée par le Greffe à des fins internes et n'a aucun caractère officiel

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

**AFFAIRE RELATIVE À L'OBLIGATION DE NÉGOCIER UN ACCÈS
À L'OCÉAN PACIFIQUE**

(BOLIVIE c. CHILI)

**CONTRE-MÉMOIRE DE LA
RÉPUBLIQUE DU CHILI**

VOLUME 5

(ANNEXES 279-332)

13 JUILLET 2016

[Traduction du Greffe]

TABLE DES MATIÈRES

Page

Annexe	Titre	Source	
.....			
282	Assemblée générale de l'OEA, résolution AG/RES. 766 (XV-O/85) en date du 9 décembre 1985, «Rapport sur le problème de l'accès de la Bolivie à la mer»	Organisation des Etats américains, Assemblée générale, quinzième session ordinaire (1985), <i>Procédures</i> , vol. I, OEA/Ser.P/XV.O.2 (1986), p. 22 et 23	1
.....			
287	Assemblée générale de l'OEA, résolution AG/RES. 816 (XVI O/86) en date du 15 novembre 1986, «Rapport sur le problème de l'accès de la Bolivie à la mer»	Organisation des Etats américains, Assemblée générale, seizième session ordinaire (1986), <i>Procédures</i> , vol. I, OEA/Ser.P/XVI/O.2 (1986), p. 39 et 40	3
.....			
289	Mémorandum bolivien n° 1 en date du 18 avril 1987	Ministère chilien des affaires étrangères, <i>Memoria pour l'année 1987</i> , p. 32-34	5
290	Mémorandum bolivien n° 2 en date du 18 avril 1987	Ministère chilien des affaires étrangères, <i>Memoria pour l'année 1987</i> , p. 34	7
.....			
296	Déclaration du ministre chilien des affaires étrangères en date du 9 juin 1987	Ministère chilien des affaires étrangères, <i>Memoria pour l'année 1987</i> , p. 40 et 41	8
.....			
300	Assemblée générale de l'OEA, résolution AG/RES. 873 (XVII-O/87) en date du 14 novembre 1987, «Rapport sur le problème de l'accès de la Bolivie à la mer»	Organisation des Etats américains, Assemblée générale, dix-septième session ordinaire (1987), <i>Procédures</i> , vol. I, OEA/Ser.P/XVII.O.2 (1988), p. 29 et 33	9
301	Mémorandum du ministère chilien des affaires étrangères sur le transit bolivien à travers le Chili : avantages additionnels à ceux établis par des traités et conventions, juin 1988	Archives du ministère chilien des affaires étrangères	11

.....			
304	Assemblée générale de l'OEA, résolution AG/RES. 930 (XVIII-O/88) en date du 19 novembre 1988, rapport sur le problème de l'accès de la Bolivie à la mer	Organisation des Etats américains, Assemblée générale, dix-huitième session ordinaire (1988), <i>Procédures</i> , vol. I, OEA/Ser.P/XVII.O.2 (1989), p. 52 et 56	15
.....			
306	Assemblée générale de l'OEA, résolution AG/RES. 989 (XIX-O/89) en date du 18 novembre 1989, «Rapport sur le problème de l'accès de la Bolivie à la mer»	Organisation des Etats américains, Assemblée générale, dix-neuvième session ordinaire (1988), <i>Procédures</i> , vol. I, OEA/Ser.P/XIX.O.2 (1989), p. 33 et 34	17
.....			
317	Loi douanière bolivienne n° 1990 du 28 juillet 1999 (telle que modifiée en décembre 2015) [extrait]	http://www.cumbre.com.bo/procedimientos/LEY%20GENERAL%20DE%20ADUANAS.pdf , p. 1-4, 11-13, 27, 31, 32 et 36-38	19
.....			
322	Rapport en date du 16 juillet 2001 adressé à la réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement par M. René Peña Castellon, consultant chargé de la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Nations Unies, doc. UNCTAD/LDC/113 [extrait]	https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G01/52/0/12/PDF/G0152012.pdf?OpenElement , p. 1 et 8-11	26
.....			
329	Procès-verbal de la XII ^e réunion du mécanisme de consultations politiques, en date du 17 février 2004	Archives du ministère chilien des affaires étrangères	31
.....			

ANNEXE 282

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OEA, RÉOLUTION AG/RES. 766 (XV-O/85)
EN DATE DU 9 DÉCEMBRE 1985, «RAPPORT SUR LE PROBLÈME
DE L'ACCÈS DE LA BOLIVIE À LA MER»**

**Organisation des Etats américains, Assemblée générale, quinzième session ordinaire (1985),
Procédures, vol. I, OEA/Ser.P/XV.O.2 (1986), p. 22 et 23**

- 23 -

AG/RES. 766 (XV-0/85)

RAPPORT SUR LE PROBLEME DE L'ACCES DE LA BOLIVIE A LA MER

(résolution adoptée à la troisième séance plénière
tenue le 9 décembre 1985)

L'ASSEMBLEE GENERALE,

VU

Les résolutions AG/RES. 426 (IX-0/79) du 31 octobre 1979; AG/RES. 481 (X-0/80) du 27 novembre 1980, AG/RES. 560 (XI-0/81) du 10 décembre 1981, AG/RES. 602 (XII-0/82) du 20 novembre 1982, AG/RES. 686 (XIII-0/83) du 18 novembre 1983 et AG/RES. 701 (XIV-0/84) du 17 novembre 1984, par lesquelles elle a déclaré à plusieurs reprises l'intérêt permanent que porte le continent à une solution équitable qui permettrait à la Bolivie d'avoir un accès souverain et utile à l'Océan pacifique;

CONSIDERANT

Que des conversations préliminaires ont eu lieu suite à l'invitation du gouvernement de la Colombie,

DECIDE:

1. De prendre note du rapport du gouvernement bolivien concernant le problème de son accès à la mer, ainsi que de la réponse du gouvernement chilien sur cette question et d'autres observations émises.
2. D'encourager à nouveau les gouvernements de la Bolivie et du Chili à reprendre leur dialogue dans un esprit constructif et américain afin de trouver une solution satisfaisante qui donne à la Bolivie une voie et un accès territorial souverain et utile à l'Océan pacifique, tenant compte des droits et intérêts de toutes les parties.
3. Que l'une ou l'autre des parties peut demander l'inscription du point intitulé "Rapport sur le problème de l'accès de la Bolivie à la mer" à l'ordre du jour de la prochaine session de l'Assemblée générale.

ANNEXE 287

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OEA, RÉOLUTION AG/RES. 816 (XVI O/86)
EN DATE DU 15 NOVEMBRE 1986, «RAPPORT SUR LE PROBLÈME
DE L'ACCÈS DE LA BOLIVIE À LA MER»**

**Organisation des Etats américains, Assemblée générale, seizième session ordinaire (1986),
Procédures, vol. I, OEA/Ser.P/XVI/O.2 (1986), p. 39 et 40**

- 40 -

AG/RES. 816 (XVI-O/86)

RAPPORT SUR LE PROBLEME DE L'ACCES DE LA BOLIVIE A LA MER

(Résolution adoptée à la neuvième séance plénière
tenue le 15 novembre 1986)

L'ASSEMBLEE GENERALE,

VU

Les résolutions AG/RES. 426 (IX-O/79) du 31 octobre 1979, AG/RES. 481 (X-O/80) du 27 novembre 1980, AG/RES. 560 (XI-O/81) du 10 décembre 1981, AG/RES. 602 (XII-O/82) du 20 novembre 1982, AG/RES. 686 (XIII-O/83) du 18 novembre 1983, AG/RES. 701 (XIV-O/84) du 17 novembre 1984 et AG/RES. 766 (XV-O/85) du 9 décembre 1985;

CONSIDERANT

Qu'il faut atteindre, dans un esprit de fraternité et d'intégration américaines, l'objectif énoncé dans les résolutions précitées, afin d'intensifier le processus de développement économique et social du continent américain et en particulier de la zone affectée par l'absence de littoral de la Bolivie,

DECIDE:

1. De prendre acte, avec satisfaction, du rapport du gouvernement bolivien et de la réponse du gouvernement chilien, lesquels ont amorcé un processus de rapprochement en vue de créer un climat propice au dialogue et à la compréhension entre les deux nations, ainsi qu'à la solution des questions de fond qui intéressent leurs pays.
2. De former des voeux pour le succès de ce processus de rapprochement et des nobles objectifs qu'il poursuit.
3. D'arrêter que chacune des parties peut demander l'inscription du point "Rapport sur le problème de l'accès de la Bolivie à la mer" à l'ordre du jour de sa prochaine session ordinaire.

ANNEXE 289

MÉMORANDUM BOLIVIEN N^o 1 EN DATE DU 18 AVRIL 1987

Ministère chilien des affaires étrangères, *Memoria pour l'année 1987*,
p. 32-34

Mémorandum 1

Le Gouvernement de la République de Bolivie, se conformant à ce qui a été convenu verbalement et de manière informelle entre MM. les ministres des affaires étrangères de la Bolivie et du Chili lors des conversations préparatoires qui se sont tenues à Bogotá, New York, Lima et au Guatemala l'année dernière, en 1986, lesquelles ont entraîné la création de la commission binationale pour le rapprochement, a l'honneur de présenter les principes directeurs fondamentaux en vue de la négociation qui sera lancée entre les deux pays à Montevideo, capitale de la République orientale de l'Uruguay, et portera sur les aspects mutuellement appropriés pour trouver une solution au problème du débouché de la Bolivie sur l'océan Pacifique.

Il estime qu'il y a lieu de soumettre à l'examen du Gouvernement de la République du Chili le cadre global et les principes directeurs sur lesquels ladite négociation pourra s'appuyer.

1. Le Gouvernement de la République du Chili cèdera à la République de Bolivie une côte maritime souveraine et utile qui lui sera propre, et sera reliée au territoire de la Bolivie par une bande de terre elle aussi souveraine et utile qui lui sera propre, dont les limites seront définies comme suit :

- *limite nord* : la ligne Concordia, qui correspond à la frontière actuelle entre le Chili et le Pérou, jusqu'à l'intersection de la frontière entre la Bolivie et le Pérou à la borne V.
- *limite sud* : du nord du centre historique de la ville d'Arica, y compris la zone, les infrastructures, services et installations portuaires, jusqu'au premier pont sur la rivière Lluta, à la jonction des sections des segments ferroviaires Arica-Tacna et Arica-La Paz et de l'autoroute panaméricaine Arica-Tacna. La frontière naturelle suivra le cours de la rivière Lluta jusqu'à un point situé à l'est de Coronel Alcérreca et, enfin, une ligne géodésique jusqu'à la borne XI, à la frontière actuelle de la Bolivie et du Chili. Ainsi, la Bolivie bénéficiera d'une servitude sur les segments de chemin de fer Arica-La Paz et de l'oléoduc Sica Sica-Arica qui traversent le territoire du Chili ou y aboutissent, ainsi que l'autoroute A-15 entre Arica et Tambo Quemado, comme il est précisé en annexe de la carte «Arica» 1700-6800 publiée par l'institut géographique militaire du Chili.

2. La commission transfrontalière mixte chiléno-bolivienne se réunira afin de calculer la superficie du territoire et d'établir la démarcation définitive des frontières conformément aux références fournies au point 1 du présent mémorandum portant sur la question de la délimitation territoriale.

3. La République du Chili cédera donc le territoire maritime situé entre les lignes de base ou parallèles des extrémités de la côte maritime mentionnée au point 1 du présent mémorandum.

Sur son territoire maritime, la Bolivie appliquera les principes et règles prévus pour les Etats côtiers par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

De plus, les Républiques de Bolivie et du Chili s'accorderont à mettre en œuvre, conformément à ladite convention et au moyen d'accords bilatéraux, la collaboration qui s'impose aux fins de l'exploitation et de l'utilisation des ressources naturelles de la mer.

4. Le Gouvernement de la Bolivie s'engage à respecter les droits privés, acquis légalement, sur le territoire qui lui sera cédé par la République du Chili.

5. La République de Bolivie s'assurera que sa bande de territoire, de côte maritime et de mer territoriale vienne compléter et contribuer au développement intégral des régions d'Arica et de Tacna. De même, elle respectera les servitudes qui ont été établies sur la bande de territoire.

6. D'autre part, le Gouvernement de la Bolivie se déclare prêt à œuvrer en vue d'une intégration physique, économique et culturelle concrète et fructueuse avec les Républiques du Chili et du Pérou, de façon à régler de manière satisfaisante la question du Pacifique qui, en tout état de cause, a constitué un obstacle majeur au développement et à l'intégration de cette nation, de par les tensions générées qui s'opposaient aux objectifs pacifiques de ces trois pays.

Pour atteindre ce noble objectif, tout en gardant à l'esprit les grands défis posés par la proximité du XXI^e siècle et afin de promouvoir comme il se doit l'établissement de frontières vivantes, la Bolivie propose au Gouvernement du Chili de former une commission mixte destinée à envisager un usage rationnel des ressources hydriques du bassin du plateau bolivien pour la zone frontalière Bolivie-Chili, principalement dans l'objectif de préserver l'équilibre environnemental, le climat et les besoins vitaux des populations boliviennes, ainsi que de se conformer aux conventions internationales en vigueur.

Ces ressources hydriques pourraient contribuer à l'augmentation et l'amélioration de l'irrigation et générer davantage d'énergie hydro-électrique pour la région d'Arica et la bande territoriale cédée à la Bolivie, ainsi qu'à accroître le débit de la rivière Lluta.

7. Aux fins de la création d'une zone de développement intégrée dans la région située entre Arica, la bande territoriale cédée à la Bolivie et Tacna, la Bolivie propose de créer une deuxième commission mixte pour étudier les ressources énergétiques, minérales et agricoles susceptibles d'être générées non seulement par elle, mais aussi par le Chili et le Pérou. En temps voulu, le Chili sera invité à rejoindre cette commission.

A des fins de financement, la Bolivie requerrait le soutien des Nations Unies, notamment l'Organisation des Etats américains, en vue d'obtenir de leurs organes spécialisés respectifs, à savoir, la Banque interaméricaine de développement et d'autres agences internationales de financement, des crédits visant à mettre en œuvre des projets et des travaux d'ingénierie pour la zone de développement et l'utilisation des ressources hydriques.

La Paz, le 18 avril 1987.

ANNEXE 290

MÉMORANDUM BOLIVIEN N° 2 EN DATE DU 18 AVRIL 1987

**Ministère chilien des affaires étrangères,
*Memoria pour l'année 1987, p. 34***

Mémemorandum 2

Le Gouvernement de la République de Bolivie soumet à l'examen du Gouvernement de la République du Chili sa proposition tendant à ce que celui-ci lui cède une enclave territoriale et maritime dans le nord du Chili, qui ne nuise pas à la continuité territoriale du Chili, étant entendu que cette enclave communiquera avec le territoire bolivien au moyen de voies de chemin de fer, de routes et de pipelines multi-usage, dont il est convenu que l'usage sera profitable à la Bolivie. Il conviendra en outre d'étudier la faisabilité de la construction d'un aéroport dans cette enclave.

L'enclave sera cédée au Gouvernement de la République de Bolivie à titre perpétuel au moyen d'un traité qui définira ses limites définitives. La souveraineté bolivienne sur ce territoire constituerait pour les deux nations une garantie de coopération et de solidarité sur la côte pacifique dans le cadre d'un développement commun de la région. A cette fin, il sera indispensable que le port cédé à la Bolivie soit réellement utile au transport maritime ; le cas échéant, des quais pourront y être aménagés, ainsi que d'autres équipements qui pourraient faciliter la mise en place de services liés au commerce et à la navigation.

La Bolivie soumet à l'examen du Gouvernement du Chili les trois possibilités d'enclave suivantes :

- 1) De CALETA CAMARONES, situé par 19° 12' à PISAGUA, situé par 19° 35' avec une profondeur à l'est pouvant atteindre 70° de longitude ouest, soit une superficie de 1068 km², correspondant à un front littoral de 42 km avec une profondeur moyenne de 25 km.
 - 2) De TOCOPILLA, situé par 22° 06' vers le sud à PUNTA COBIJA, situé par 22° 33' avec une profondeur à l'est pouvant atteindre 70° de longitude ouest, soit une superficie de 1238 km², un front littoral de 47 km et une profondeur moyenne de 25 km.
 - 3) De CALETA MICHILLA, situé par 22° 43' à MEJILLONES, situé par 23° 06' avec une profondeur à l'est pouvant atteindre 70° de longitude ouest, une superficie de 1500 km², un front littoral de 50 km et une profondeur moyenne de 30 km.
-

ANNEXE 296

DÉCLARATION DU MINISTRE CHILIEN DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
EN DATE DU 9 JUIN 1987

Ministère chilien des affaires étrangères, *Memoria*
pour l'année 1987, p. 40 et 41

1.2. Déclaration du ministre des affaires étrangères du Chili

.....

«A la demande expresse de S. Exc. le président de la République, le ministre des affaires étrangères du Chili informe le public de ce qui suit :

1. Au cours des dernières semaines, le ministre des affaires étrangères, M. Del Valle, a fait une série d'exposés visant à expliquer et à examiner le contenu de la proposition soumise par le Gouvernement de la Bolivie au sujet son aspiration à obtenir un accès souverain à l'océan Pacifique. Plusieurs réunions particulièrement importantes se sont tenues, notamment celles auxquelles ont pris part l'honorable junta gouvernementale, des représentants des forces armées, ainsi que les généraux de la police en uniforme du Chili, des ministres d'Etat, d'anciens ministres des affaires étrangères, des dirigeants d'entreprises, des journalistes, ainsi que, plus généralement, des représentants de différents secteurs de notre pays.
2. A l'issue de cette phase intense d'analyse, de consultations et d'exposés détaillés, le ministère des affaires étrangères, avec l'esprit de sérieux et d'honnêteté qui caractérise la politique étrangère chilienne, estime qu'il est de son devoir de faire connaître que le principe même de la proposition bolivienne n'est pas acceptable pour le Chili, et ce, quelle que soit l'option proposée — à savoir la cession d'un territoire chilien souverain, qu'il s'agisse d'un couloir au nord d'Arica ou d'enclaves le long de son littoral.
3. Néanmoins, conformément à sa volonté immuable de parvenir à un rapprochement avec la République de Bolivie, le Chili entend collaborer avec elle pour rechercher des solutions qui, sans altérer le patrimoine territorial ou maritime national, permettraient une intégration bilatérale servant efficacement le développement et le bien-être des deux pays.
4. Le Gouvernement du Chili estime qu'il est de son devoir de rendre ces informations publiques car il considère qu'il ne serait pas juste — en gardant le silence ou en tardant à prendre position — de semer la confusion dans la nation chilienne, ou de faire naître, chez le Gouvernement bolivien et son peuple, de faux espoirs qui, en fin de compte, se trouveraient déçus.

Santiago, le 9 juin 1987.»

ANNEXE 300

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OEA, RÉOLUTION AG/RES. 873 (XVII-O/87)
EN DATE DU 14 NOVEMBRE 1987, «RAPPORT SUR LE PROBLÈME
DE L'ACCÈS DE LA BOLIVIE À LA MER»**

**Organisation des Etats américains, Assemblée générale, dix-septième session
ordinaire (1987), *Procédures*, vol. I, OEA/Ser.P/XVII.O.2 (1988),
p. 29 et 33**

- 33 -

AG/RES. 873 (XVII-O/87)

RAPPORT SUR LE PROBLEME DE L'ACCES DE LA BOLIVIE A LA MER

(Résolution adoptée à la dixième séance plénière
tenue le 14 novembre 1987)

L'ASSEMBLEE GENERALE,

CONSIDERANT

Qu'a été interrompu le dialogue entamé pour trouver une solution à l'enclavement de la Bolivie, comme en attestent les résolutions AG/RES. 426 (IX-O/79), AG/RES. 481 (X-O/80), AG/RES. 560 (XI-O/81), AG/RES. 602 (XII-O/82), AG/RES. 686 (XIII-O/83), AG/RES. 701 (XIV-O/84), AG/RES. 766 (XV-O/85) et AG/RES. 816 (XVI-O/86), lesquelles font état de l'intérêt permanent que porte le continent à une solution équitable qui permette à la Bolivie d'avoir un accès souverain et utile à l'océan Pacifique;

Qu'il est nécessaire de promouvoir dans un esprit de fraternité et d'intégration américaine l'objectif susmentionné pour que règne une harmonie propice au progrès économique et social de la région de l'Amérique directement touchée par les effets de l'enclavement de la Bolivie,

DECIDE:

1. De déplorer l'interruption des pourparlers récemment entrepris par le Chili et la Bolivie et d'exhorter de nouveau les Etats directement touchés par le problème à reprendre des négociations pour trouver une formule qui permette à la Bolivie d'avoir un accès à l'océan Pacifique sur des bases qui prennent en considération les besoins réciproques ainsi que les droits et intérêts des parties en présence.

2. D'arrêter que l'une ou l'autre des parties peut demander l'inscription du point intitulé "Rapport sur le problème de l'accès de la Bolivie à la mer" à l'ordre du jour de sa prochaine session ordinaire.

ANNEXE 301

**MÉ MORANDUM DU MINISTÈRE CHILIEN DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE TRANSIT BOLIVIEN
À TRAVERS LE CHILI : AVANTAGES ADDITIONNELS À CEUX ÉTABLIS PAR
DES TRAITÉS ET CONVENTIONS, JUIN 1988**

Archives du ministère chilien des affaires étrangères

Ministère des affaires étrangères
Bureau des relations économiques internationales

PROCHILE

Transit bolivien en territoire chilien

Avantages additionnels à ceux établis par des traités et conventions

1. Système de transit intégré

En 1974, les Gouvernements du Chili et de la Bolivie ont demandé à la Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine (la «CEPAL») de réaliser une étude technique visant à rationaliser les flux de marchandises boliviennes en transit dans les ports d'Arica et d'Antofagasta, ainsi que les procédures documentaires y afférentes. L'objet de cette étude était d'améliorer et perfectionner le régime de libre circulation dont jouit la Bolivie.

Etant donnée la nature des études à mener, il a semblé approprié de commencer à mener cette étude dans le port d'Arica.

L'analyse et les conclusions de la CEPAL ont permis aux deux pays de s'accorder sur un nouveau mécanisme pour le traitement des marchandises en transit, appelé système de transit intégré (le «STI»), qui est entré en vigueur à la mi-1975. Outre la rationalisation des flux de marchandises, ce système a permis de rendre plus efficaces les procédures de contrôle des cargaisons grâce à la participation de l'administration bolivienne autonome des entrepôts douaniers.

Après l'avoir évalué, les autorités chiliennes et boliviennes ont conclu que ce système était extrêmement bénéfique pour la Bolivie.

Il a fait l'objet d'une analyse approfondie à l'occasion de la rencontre technique spéciale sur le transport tenue par le Chili et la Bolivie à Santiago, du 14 au 17 mars 1978.

Les commentaires suivants ont été consignés dans le procès-verbal de cette rencontre :

«Les délégations techniques du Chili et de la Bolivie se sont livrées à une analyse approfondie du système intégré réservé aux marchandises en transit vers la Bolivie qui a été mis en place au port d'Arica le 1^{er} août 1975, ainsi que des mesures que la commission binationale sur le transport — qui s'est réunie à Arica du 20 au 22 décembre 1975 — a décidé d'adopter afin d'améliorer l'efficacité du système. Elles ont conclu que ce système était positif, satisfaisant et mutuellement bénéfique pour les deux pays.

«Les délégations ont plus particulièrement insisté sur le fait que le système de transit intégré avait permis de rationaliser les opérations portuaires, se révélant ainsi

avantageux pour les cargaisons concernées, dont l'état et la prise en charge, grâce à l'amélioration des pratiques de manutention, se sont améliorés de façon notable.

«En outre, les délégations ont estimé que, d'un point de vue technique, le système de transit intégré avait permis de tirer le meilleur parti des installations portuaires et ferroviaires ; d'un point de vue administratif, ce système a enfin permis de réduire les formalités requises pour le transit des marchandises à destination de la Bolivie, ainsi qu'une répartition adaptée des personnels attachés à ces opérations et aux formalités administratives.»

Lors de cette réunion technique, fortes de l'expérience acquise à Arica, les parties sont convenues de mettre en place ce système de transit intégré à Antofagasta à compter du 1^{er} avril 1978.

Par la suite, à la fin de l'année 1986, les Gouvernements du Chili et de la Bolivie ont sollicité la coopération de la CEPAL aux fins d'évaluer le système de transit intégré en place à Arica.

La CEPAL a accepté cette tâche et présenté un document («IC/L.436»), daté du 7 décembre 1987 et intitulé «Sistema Integrado de Tránsito para Mercaderías Bolivianas Transbordadas a través del Puerto de Arica: Evaluación a los 12 años de funcionamiento» [système intégré de transit pour les marchandises boliviennes transbordées dans le port d'Arica : évaluation après douze années de fonctionnement].

Ce document a reçu un accueil favorable de la part du Gouvernement chilien, qui ne voit aucune objection à ce que la CEPAL examine la demande bolivienne tendant à ce que le STI soit étendu aux exportations boliviennes et évalue plus avant la mise en œuvre de ce système au port d'Antofagasta.

Le processus dans lequel s'inscrit le STI constitue une preuve manifeste de la volonté permanente du Gouvernement chilien d'analyser les procédures et mesures destinées à faciliter le transit des marchandises boliviennes.

2. Renouvellement de la concession du pipeline Sica-Sica-Arica

En application du traité de complémentarité économique adopté en 1955, le Gouvernement chilien a accordé à la Bolivie des avantages pour construire un oléoduc en territoire chilien, qui permettra aux produits pétroliers boliviens d'atteindre les marchés internationaux.

Cet oléoduc traverse 156 kilomètres de territoire chilien et dispose d'un terminal à Arica.

De nombreux avantages ont été accordés par le Gouvernement chilien, parmi lesquels :

- a) Une concession totalement exonérée de taxes sur les terres appartenant à l'Etat traversées par l'oléoduc pour toute la durée de l'exploitation de celui-ci.
- b) Une exemption des droits, frais ou privilèges imposés sur le matériel et l'équipement acheminés au Chili pour la construction, la maintenance et le fonctionnement de l'oléoduc.
- c) Une augmentation de la capacité du terminal d'Arica, accordé par un échange de lettres officielles en date du 4 décembre 1974.

A la fin des années 1950, le coût de la construction de l'oléoduc s'élevait à 9 millions de dollars des Etats-Unis, ce qui équivaldrait aujourd'hui à plus de 30 millions de dollars des Etats-Unis. Depuis, l'oléoduc n'a quasiment pas été utilisé.

Par le décret suprême n° 923 du 26 novembre 1979 (c'est-à-dire après la rupture des relations diplomatiques causée par la Bolivie), la concession maritime portant sur une zone de plage, la plage, le fond marin et une partie des eaux en un lieu appelé El Chinchorro, dans le port d'Arica, a cependant été renouvelée pour une période de vingt ans au profit de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (exploitant de l'oléoduc).

3. Construction de la route Arica-Tambo Quemado

Le Chili a construit une route traversant sa frontière avec la Bolivie au carrefour de Tambo Quemado, dont l'extension en territoire bolivien devrait rejoindre Patacamaya, une ville située environ à mi-chemin de la route goudronnée entre Oruro et La Paz, afin de pouvoir desservir chacune de ces deux villes depuis Arica.

La construction du tronçon chilien de cette route s'est achevée il y a plusieurs années, pour un coût d'environ 120 millions de dollars des Etats-Unis. Cette portion de route comprend une première section bitumée de 90 kilomètres en bon état, 86 kilomètres de route de gravier en état médiocre et 20 kilomètres de route de terre en mauvais état qui doivent être refaits chaque année en raison des conditions hivernales touchant la région.

A la demande de la Bolivie, cette route a été déclarée prioritaire pour ce qui est de l'axe central du système routier andin, par approbation de la décision n° 94 de la commission du traité de Cartagena.

Ce nonobstant, le Gouvernement bolivien n'a rien entrepris, ou quasiment rien, pour construire la section de cette route si nécessaire dont la responsabilité lui incombe.

Alors que la capacité annuelle de la voie ferrée d'Arica est aujourd'hui d'environ 160 000 tonnes, celle de cette route serait de l'ordre de quelques millions de tonnes chaque année, soit un grand nombre de fois supérieure au volume total du commerce extérieur de la Bolivie transitant par voie terrestre.

Il est impossible de calculer la capacité exacte de cette route, ce calcul étant fonction du trafic routier (voitures, poids lourds, cars), ainsi que des types de véhicules, autant de variables qui ne nous sont pas connues. S'agissant du transport de marchandises, cette capacité est estimée à 2 à 4 millions de tonnes si l'on prend en compte le trafic dans les deux sens.

Dès lors, il est incompréhensible que, en dépit de l'importance supposée, pour la Bolivie, de cette route — par laquelle des camions boliviens avec de la main-d'œuvre et du carburant boliviens pourraient transporter la totalité des importations et exportations boliviennes de marchandises à travers la région pacifique —, la Bolivie n'ait rien entrepris pour construire un tronçon de route lui offrant, compte tenu des avantages considérables de libre transit que lui a accordés le Chili, un débouché maritime quasiment souverain.

Le tronçon chilien de la route, de 196 kilomètres, part du niveau de la mer pour atteindre une altitude de 4400 mètres.

Il s'agit là d'un exemple concret des avantages en matière d'infrastructures de transport que le Chili a accordés à la Bolivie, et dont celle-ci, de manière assez incompréhensible, a choisi de ne pas profiter, au détriment de son commerce extérieur.

4. Tarifs portuaires applicables aux marchandises boliviennes en transit

A la fin des années 1960, la société Empresa Portuaria de Chile [EMPORCHI] a commencé à consulter ses usagers boliviens au sujet des augmentations et variations des tarifs portuaires applicables aux marchandises boliviennes en transit.

Selon le directeur d'EMPORCHI, en règle générale, les tarifs applicables à ces marchandises correspondent aux besoins boliviens en la matière.

Bien qu'aucun traité, aucune convention ni aucun accord ne les impose, EMPORCHI mène ces consultations dans le souci de rester à l'écoute des demandes boliviennes et, lorsque c'est possible, d'y satisfaire.

Bureau des transports

JCR/dhe

Juin 1988.

ANNEXE 304

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OEA, RÉOLUTION AG/RES. 930 (XVIII-O/88)
EN DATE DU 19 NOVEMBRE 1988, RAPPORT SUR LE PROBLÈME DE
L'ACCÈS DE LA BOLIVIE À LA MER**

**Organisation des États américains, Assemblée générale, dix-huitième session ordinaire
(1988), *Procédures*, vol. I, OEA/Ser.P/XVII.O.2 (1989), p. 52 et 56**

- 56 -

AG/RES. 930 (XVIII-O/88)

RAPPORT SUR LE PROBLEME DE L'ACCES DE LA BOLIVIE A LA MER

(Résolution adoptée à la treizième séance plénière
tenue le 19 novembre 1988)

L'ASSEMBLEE GENERALE,

CONSIDERANT:

Qu'a été interrompu le dialogue entamé pour trouver une solution à l'enclavement de la Bolivie, comme en attestent les résolutions AG/RES. 426 (IX-O/79), AG/RES. 481 (X-O/80), AG/RES. 560 (XI-O/81), AG/RES. 602 (XII-O/82), AG/RES. 686 (XIII-O/83), AG/RES. 701 (XIV-O/84), AG/RES. 766 (XV-O/85) et AG/RES. 816 (XVI-O/86), lesquelles font état de l'intérêt permanent que porte le continent à une solution équitable qui permette à la Bolivie d'avoir un accès souverain et utile à l'océan Pacifique;

Qu'il est nécessaire d'atteindre dans un esprit de fraternité et d'intégration américaine l'objectif susmentionné pour que règne une harmonie propice au progrès économique et social de la région de l'Amérique directement touchée par les effets de l'enclavement de la Bolivie,

DECIDE:

1. De déplorer une fois de plus l'interruption des pourparlers récemment menés par le Chili et la Bolivie et d'exhorter de nouveau les Etats directement touchés par le problème à reprendre des négociations pour trouver une formule qui permette à la Bolivie d'avoir un accès à l'océan Pacifique, sur des bases qui prennent en considération les besoins réciproques ainsi que les droits et intérêts des parties concernées.

2. Que l'une ou l'autre des parties peut demander l'inscription à l'ordre du jour de sa prochaine session ordinaire du point intitulé "Rapport sur le problème de l'accès de la Bolivie à la mer".

ANNEXE 306

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OEA, RÉOLUTION AG/RES. 989 (XIX-O/89)
EN DATE DU 18 NOVEMBRE 1989, «RAPPORT SUR LE PROBLÈME
DE L'ACCÈS DE LA BOLIVIE À LA MER»**

**Organisation des Etats américains, Assemblée générale, dix-neuvième session ordinaire
(1988), *Procédures*, vol. I, OEA/Ser.P/XIX.O.2 (1989), p. 33 et 34**

- 33 -

AG/RES. 989 (XIX-O/89)

RAPPORT SUR LE PROBLEME DE L'ACCES DE LA BOLIVIE A LA MER

(Résolution adoptée à la neuvième séance plénière
tenue le 18 novembre 1989)

L'ASSEMBLEE GENERALE,

VU

Les résolutions AG/RES. 426 (IX-O/79) et les suivantes, lesquelles soulignent l'intérêt permanent que porte le continent à la solution du problème de l'accès de la Bolivie à la mer;

CONSIDERANT

Qu'il est nécessaire d'atteindre, dans un esprit de fraternité et d'intégration américaines, les objectifs mentionnés dans les résolutions précitées pour aboutir à une solution harmonieuse qui favorise le progrès économique et social de la région de l'Amérique directement touchée par les effets de l'enclavement de la Bolivie,

DECIDE

De réaffirmer l'importance que revêt la solution du problème de l'accès de la Bolivie à la mer sur des bases qui prennent en considération les besoins réciproques ainsi que les droits et intérêts des parties concernées, en vue d'assurer une meilleure entente et une plus grande solidarité et intégration du continent, en exhortant les parties au dialogue et en laissant ouverte la question de l'examen de ce point par l'une quelconque des prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée générale à la demande de l'une des parties concernées.

ANNEXE 317

LOI DOUANIÈRE BOLIVIENNE N° 1990 DU 28 JUILLET 1999
(TELLE QUE MODIFIÉE EN DÉCEMBRE 2015)
[EXTRAIT]

<<http://www.cumbre.com.bo/procedimientos/ LEY%20GENERAL%20DE%20ADUANAS.pdf>>, p. 1-4, 11-13, 27, 31, 32 et 36-38

LOI GÉNÉRALE SUR LES DOUANES

LOI N° 1990 DU 28 JUILLET 1999

SYNTHÈSE MISE À JOUR ET AMENDEMENTS APPROUVÉS JUSQU'EN DÉCEMBRE 2015

TITRE PREMIER

PRINCIPES, OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

CHAPITRE UNIQUE

PRINCIPES, OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

ARTICLE 1.- La présente loi régit l'exercice des services douaniers, ainsi que le lien juridique qui lie le bureau national des douanes et les personnes physiques ou morales qui participent à l'entrée de marchandises sur le territoire douanier national et à la sortie de marchandises du territoire douanier national.

Elle régleme nte en outre les régimes douaniers applicables aux marchandises, aux transactions douanières, aux infractions et délits douaniers, ainsi que les procédures qui les sanctionnent.

Les pouvoirs du Bureau national des douanes comprennent notamment l'ensemble des pouvoirs dont il est investi par la loi conformément à ses objectifs et responsabilités. Ces pouvoirs s'exercent dans la stricte application de la présente loi et du système juridique de la République.

Dispositions connexes du règlement.- *Articles 1, 22, et 26*

ARTICLE 2.- Toutes les activités directement ou indirectement liées aux échanges internationaux, qu'elles soient menées par des acteurs publics ou par des acteurs privés, sont régies par les principes de la bonne foi et de la transparence.

La présente loi ne doit pas nuire au libre transit des marchandises ou au transit des marchandises par l'actuelle frontière de la Bolivie ou par celle que de futurs traités bilatéraux ou multilatéraux pourraient lui octroyer.

Dispositions connexes du règlement.- Articles 2 et 3

ARTICLE 3.- L'institution chargée du suivi et du contrôle du transit des marchandises aux frontières, dans les ports nationaux et dans les aéroports est le Bureau national des douanes. Celui-ci a également pour mission de recouvrer l'ensemble des taxes prélevées sur les marchandises issues du commerce international, ainsi que de préparer des rapports statistiques sur les échanges internationaux, sans préjudice des autres pouvoirs et responsabilités dont il est investi par la loi.

Dispositions connexes du règlement.- Articles 5, 22, 24, 26 et 296

ARTICLE 4.- Sauf disposition contraire prévue par des conventions internationales ou des lois particulières, le territoire douanier soumis au service des douanes et à la législation bolivienne sur les douanes correspond au territoire national et aux zones géographiques des pays étrangers soumis au service des douanes bolivien en application des traités internationaux signés par la Bolivie. Dans l'exercice de l'autorité douanière, le territoire douanier est divisé en deux zones : la zone primaire et la zone secondaire.

La zone primaire comprend l'ensemble des installations douanières maritimes ou terrestres où des cargaisons sont déchargées, chargées, transportées ou entreposées ; les bureaux, installations ou agences exploitées directement par le Bureau national des douanes, ainsi que les ports, aéroports, routes ou installations habilités à mener des opérations douanières. Sont également compris dans la zone primaire les lieux habilités par le Bureau national des douanes en tant qu'installation d'entreposage de cargaisons, au sein desquels les opérations susmentionnées sont menées.

La zone secondaire correspond au territoire douanier situé hors de la zone primaire et sur lequel aucune opération douanière n'est menée. Toutefois, le Bureau national des douanes peut surveiller et contrôler les personnes, installations et entrepôts de stockage de marchandises en gros situés dans cette zone.

Dispositions connexes du règlement.- Article 4

.....

TITRE DEUX

REGIME FISCAL ET DOUANIER

CHAPITRE I

OBLIGATION DE TAXE DOUANIERE ET OBLIGATIONS DE PAIEMENT A LA DOUANE

ARTICLE 6.- Les obligations douanières se divisent en deux catégories : les obligations de taxe douanière et les obligations de paiement à la douane.

L'obligation de taxe douanière se fait jour entre l'Etat et le contribuable lors de la survenue de l'événement déclencheur de la taxe. Ce lien juridique individuel et patrimonial est garanti par un droit de gage sur les marchandises qui prévaut sur toute autre caution ou obligation associée à ces marchandises. Une obligation de paiement à la douane se fait jour lorsqu'un acte soumis à impôt survient avant le paiement des taxes douanières.

Dispositions connexes du règlement.- Articles 6 et 7

ARTICLE 7.- En ce qui concerne les taxes douanières dues, l'Etat fait office de créancier. L'expéditeur ou le destinataire, l'agent des douanes et l'agence de recouvrement douanier font office de débiteurs, quel que soit le rôle qu'ils jouent dans le processus de dédouanement.

Dispositions connexes du règlement.- Articles 6 et 13

ARTICLE 8.- Les événements déclencheurs d'une obligation de taxe douanière sont décrits ci-après :

L'importation de marchandises étrangères pour un usage personnel ou sous d'autres régimes soumis au paiement de droits de douane en vertu de la présente loi.

L'exportation de marchandises dans les cas expressément établis par la loi.

L'événement déclencheur de l'obligation de paiement de taxe douanière se produit au moment de l'acceptation de la déclaration de marchandises par le Bureau des douanes.

Dispositions connexes du règlement.- Articles 6 et 113

ARTICLE 9.- L'obligation de paiement à la douane se produit dans les cas suivants :

- Non-exécution des obligations auxquelles sont soumises des marchandises étrangères importées sous un régime fiscal suspensif.
- Modification ou non-exécution des conditions ou de l'objet prévus pour des marchandises étrangères importées sous un régime d'exemption total ou partiel de taxes, en fonction de la valeur résiduelle des marchandises importées.
- Usage, consommation ou entrée en zone franche de marchandises étrangères autres que celles prévues à cet effet.
- Entrée illicite de marchandises en provenance d'un territoire étranger ou de zones franches.
- Perte ou vol de marchandises stockées dans des entrepôts de transport ou des douanes.

Dispositions connexes du règlement.- Article 7

.....

ARTICLE 13.- Les obligations de taxe douanière et de paiement à la douane prévues aux articles 8 et 9 sont effectives, selon le cas, à l'acceptation de la déclaration de marchandises ou à réception de l'avis de règlement émis par l'autorité douanière.

Dispositions connexes du règlement.- Articles 6 et 7

.....

TITRE TROIS

FONCTIONS DOUANIÈRES

CHAPITRE I

L'AUTORITÉ DOUANIÈRE NATIONALE

ARTICLE 29.- L'autorité douanière nationale est un organe auto administré ayant compétence nationale à titre perpétuel, et doté d'un statut juridique public et d'un patrimoine propre.

Son siège se trouve à La Paz.

Il est placé sous l'autorité du ministère des finances.

L'autorité douanière nationale a pour mission d'appliquer les politiques et dispositions économiques et commerciales en vigueur dans le pays, dans le respect de l'objet, des objectifs et des orientations institutionnelles définis par sa direction dans le cadre des politiques économiques et commerciales établies par le gouvernement national.

Le patrimoine de l'autorité douanière nationale se compose des biens mobiliers et immobiliers alloués par le gouvernement pour mener à bien ses opérations.

Le budget annuel des opérations et investissements alloué à l'autorité douanière nationale sur des fonds du Trésor national ne doit pas excéder deux pour cent (2 %) des rentrées fiscales réelles.

Par ailleurs, l'autorité douanière nationale pourra recevoir de fonds, dotations spéciales et transferts monétaires en provenance d'autres entités publiques ou privées étrangères ou boliviennes. Ces fonds seront alloués conformément à la loi n° 1178 du 20 juillet 1990 et aux lois y afférentes.

L'autorité douanière nationale pourra bénéficier de prêts provenant d'institutions financières publiques ou privées uniquement avec l'accord préalable du congrès et du ministère de l'économie, conformément à la loi.

***REMARQUE :** Le paragraphe VI de la présente section comprend l'amendement énoncé dans la sixième disposition définitive de la loi n° 2492, le code des impôts bolivien.*

Dispositions connexes du règlement.- Articles 23, 25, 27 et 29

SECTION 30.- Les pouvoirs en matière de douane sont exercés par l'autorité douanière nationale, dotée de pouvoirs et d'une structure à l'échelle nationale, conformément aux règles établies dans la présente loi, aux décrets réglementaires et à leurs dispositions connexes.

Conformément aux réglementations en vigueur, dans l'exercice de ses fonctions, l'autorité douanière nationale est divisée en plusieurs administrations territoriales douanières auto-administrées.

Dispositions connexes du règlement.- Articles 22, 26, et 30

ARTICLE 31.- (ABROGE)

REMARQUE : *Le présent article a été abrogé par la onzième disposition définitive de la loi n° 2492 du 02/08/2003, le code des impôts bolivien. L'objet de cet article est réglementé par l'article 66 dudit code.*

CODE DES IMPÔTS

ARTICLE 66 (Pouvoirs spéciaux). *L'administration fiscale est investie des pouvoirs spéciaux suivants :*

1. *Contrôle, vérification, surveillance et enquête ;*
2. *Calcul de l'impôt ;*
3. *Opérations de recouvrement ;*
4. *Calcul des dettes fiscales ;*
5. *Exécution de mesures préventives soumise à autorisation préalable de l'autorité compétente indiquée dans le présent code ;*
6. *Mesures d'exécution fiscale ;*
7. *Octroi de délais et ententes de paiement ;*
8. *Abrogé*
9. *Répression des infractions non constitutives de délits ;*
10. *Nomination de substituts et responsables subsidiaires dans les conditions prévues par le présent code ;*
11. *Application des montants minimums définis par décret suprême, sur les bases desquels les transactions, ainsi que l'achat et la vente de marchandises et de services seront pris en charge par les contribuables au moyen de documents reconnus par le système bancaire et le système d'intermédiation financière contrôlés par l'autorité de supervision financière (ASFI). En l'absence de documents établis par les institutions susmentionnées à l'appui de la transaction, l'acheteur ne sera pas autorisé à calculer un quelconque crédit d'impôt et le vendeur se trouvera dans l'obligation de calculer ses taxes sans possibilité de déduction ;*
12. *Prévention et éradication des activités fiscales illégales au sein de sa juridiction. De plus, elle est l'organe technique chargé des enquêtes en matière de criminalité fiscale et se porte partie civile dans les affaires de criminalité fiscale ;*
13. *Autres pouvoirs établis par dispositions réglementaires spéciales.*

Nonobstant ce qui précède, l'administration fiscale est investie des missions suivantes sur les questions douanières :

1. *Contrôler, surveiller et superviser le transport de marchandises boliviennes aux frontières boliviennes, dans les ports et aéroports boliviens, avec pouvoirs d'inspection, de supervision et de contrôle des marchandises, ainsi que les moyens et unités de transport ;*
2. *Intervenir dans les opérations de commerce international aux fins de collecte des taxes douanières et autres taxes prévues par la loi ;*
3. *Administrer les opérations et régimes douaniers.*

REMARQUE : *La décision constitutionnelle n° 0009/2004 du 28/01/2004 a jugé inconstitutionnelle le paragraphe 8 du présent article. En outre, le paragraphe 11 du présent article comprend l'amendement énoncé dans la section 20 de la loi n° 062 du 28/11/2010.*

.....

CHAPITRE II

REMISE DES MARCHANDISES À L'ADMINISTRATION DOUANIÈRE

ARTICLE 63.- Toute marchandise qui pénètre sur le territoire douanier doit être remise à l'administration douanière ou aux entrepôts douaniers habilités. Les marchandises sont réceptionnées en fonction de leur marque et des numéros inscrits sur leur emballage. Le poids et la quantité des marchandises seront vérifiés sur le lieu et au moment de leur livraison.

Les marchandises ne peuvent être remises aux entrepôts des zones franches boliviennes que si le manifeste de fret international et la déclaration de transit douanier précisent que ces marchandises seront livrées dans ces zones franches, ainsi que le nom d'un usager dans ces zones.

Dispositions connexes du règlement.- *Articles 84, 94, et 160*

.....

TITRE V

REGIMES DOUANIERS

CHAPITRE I

IMPORTATIONS

ARTICLE 82.- L'importation est le processus légal par lequel une marchandise en provenance de l'étranger pénètre sur le territoire douanier national.

Au sens des régimes douaniers, le processus d'importation débute lors du chargement de la cargaison, dans le pays d'origine ou de provenance précisé dans les documents de transport correspondants.

L'importation de marchandises peut s'effectuer par tout moyen de transport autorisé pour un usage commercial, notamment des câbles ou des pipelines, et les marchandises concernées pourront avoir fait l'objet de traitements techniques spécifiques tels que congélation ou conditionnement sous pression.

.....

CHAPITRE V

EXPORTATIONS DÉFINITIVES

ARTICLE 98.- L'exportation définitive est le régime douanier qui s'applique aux marchandises en libre circulation qui quittent la zone douanière pour une destination finale à l'étranger sans paiement de taxes douanières, sauf exception prévue par la loi.

Dispositions connexes du règlement.- Article 136

.....

TITRE VI

RÉGIMES DOUANIERS SPECIAUX

CHAPITRE I

TRANSIT DOUANIER

ARTICLE 102.- Le transit douanier se compose du transit douanier national et du transit douanier international. Les transactions menées dans le cadre du régime de transit douanier international sont régies par les procédures établies dans les conventions et accords internationaux pertinents, appliqués par la Bolivie et reconnus par le Congrès national.

Le transit douanier international est le régime douanier qui encadre le transport de marchandises, sous le contrôle des services de douane, d'une douane d'origine jusqu'à une douane de destination en une seule opération, au cours duquel une ou plusieurs frontières internationales sont franchies.

Le transit douanier national régit le transport de marchandises des entrepôts d'une agence douanière bolivienne vers les entrepôts d'une autre agence douanière bolivienne sur le territoire national, avec l'autorisation et sous le contrôle de l'autorité douanière.

Les marchandises transportées sous le régime du transit douanier international peuvent être transportées au sein du territoire douanier sous un régime suspensif du paiement de taxes douanières d'importation ou d'exportation.

Aux fins du contrôle douanier, le bureau des douanes de départ ou l'autorité douanière frontalière indiquent la route que doit emprunter le transporteur pour chaque opération de transit douanier international effectuée sur le territoire national.

Le régime de transit douanier international peut être demandé par le déclarant ou par son représentant légal. Les autorités douanières nommeront les administrations douanières compétentes pour assurer le contrôle des opérations de transit douanier international, ainsi que de leurs heures de service.

Dispositions connexes du règlement.- Article 144

.....

ANNEXE 322

**RAPPORT EN DATE DU 16 JUILLET 2001 ADRESSÉ À LA RÉUNION D'EXPERTS
GOUVERNEMENTAUX DE PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE
PAYS EN DÉVELOPPEMENT DE TRANSIT AINSI QUE DE REPRÉSENTANTS
DE PAYS DONATEURS ET D'ORGANISMES DE FINANCEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT PAR M. RENÉ PEÑA CASTELLON, CONSULTANT
CHARGÉ DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE
COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT, NATIONS UNIES,
DOC. UNCTAD/LDC/113 [EXTRAIT]**

**<[https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G01/520/12/
PDF/G0152012.pdf?OpenElement](https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G01/520/12/PDF/G0152012.pdf?OpenElement)>, p. 1 et 8-11**

Distr.
GENERALE
UNCTAD/LDC/113

16 juillet 2001

FRANÇAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT

Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement

New York, 30 juillet - 3 août 2001

**EXAMEN DES PROGRÈS RÉCENTS RÉALISÉS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES SYSTÈMES
DE TRANSPORT EN TRANSIT EN AMÉRIQUE LATINE**

Rapport préparé par M. René Peña Castellón, consultant de la CNUCED * / * / Les opinions exprimées dans cette étude sont celles de son auteur et ne reflètent pas nécessairement celles du secrétariat de la CNUCED ou de toute autre administration officielle. Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes, zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

**I. APERÇU DES RÉCENTS PROGRÈS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES ET SERVICES
DE TRANSPORT POUR LA BOLIVIE**

A. Points fondamentaux sur la question du transport

1. Situation économique : généralités

11. La République de Bolivie se situe au centre du continent sud-américain, sur un territoire de 1 098 581 kilomètres carrés sur lequel vit une population d'environ 7 millions d'individus. La santé de l'économie bolivienne a toujours été tributaire de celle de son industrie minière, et cette

dépendance se traduit par une économie qui prospère ou s'effondre en fonction des fluctuations des prix du marché. L'instabilité économique du pays est due à la dépendance de la Bolivie aux exportations de matières premières, à son statut de pays sans littoral, à son isolement et à son relief montagneux. Ces 12 dernières années, la Bolivie a montré des signes macroéconomiques encourageants, en dépit de la persistance d'une grande pauvreté résiduelle. Le pays se trouve aujourd'hui confronté à une grave crise économique et sociale dont on ne peut prévoir l'issue, compte tenu de la récession économique globalement observée dans l'ensemble des économies sud-américaines. Le taux de croissance de la Bolivie est passé de 4 % en 1996 à 2 % en l'an 2000.

2. Conventions internationales régissant le commerce de transit

12. En octobre 1904, le Chili et la Bolivie ont signé un traité de paix, d'amitié et de commerce. Ce traité a octroyé au Chili la possession permanente du littoral bolivien. En échange, le traité a imposé au Chili de construire une voie de chemin de fer entre Arica et La Paz, concédée à la Bolivie à titre perpétuel, lui conférant «le droit de transit commercial le plus complet et inconditionnel sur son territoire et dans ses ports situés sur le Pacifique». Le traité a également accordé à la Bolivie le droit de maintenir des postes douaniers à Arica, Antofagasta, ainsi que dans d'autres ports appelés à être désignés ultérieurement. La convention sur le trafic commercial signée en 1912 a précisé les droits de la Bolivie en matière de liberté de transit, le trafic a été réglementé et les pouvoirs des agents des douanes boliviens dans les ports chiliens ont été étendus. Les droits de la Bolivie en matière de transit ont été renforcés par les dispositions de la convention du 16 août 1937, qui garantissait en particulier un transit intégral et libre de toutes les marchandises. Cette convention précisait par ailleurs les procédures de réception, d'envoi et de transport devant être appliquées, très analogues à celles qui étaient en place jusqu'alors.

13. L'accord de Cartagène, ou Pacte andin (Bolivie, Colombie, Equateur, Pérou et Venezuela) a créé un marché commun de 98 millions d'habitants rebaptisé Communauté Andine des Nations (CAN). Ce marché s'est révélé profitable pour la Bolivie, notamment en ce qui concerne ses exportations de marchandises non traditionnelles. Ces résultats ont été obtenus après que les pays membres eurent concédé à la Bolivie un statut exceptionnel en lui accordant la mise en place de tarifs douaniers nationaux de 10 % et de 5 % pour les tarifs extérieurs communs, tout en supprimant toutes les barrières commerciales internes. La balance commerciale de la Bolivie est aujourd'hui excédentaire vis-à-vis des autres pays membres de la CAN, mais déficitaire vis-à-vis des pays membres du MERCOSUR.

14. Les échanges commerciaux entre la Bolivie et les pays membres du MERCOSUR ont atteint en 1995 450 millions de dollars, et ce chiffre devrait doubler grâce aux ventes de gaz naturel au Brésil. La population totale des pays du MERCOSUR représente un marché de 220 millions d'habitants, pour un revenu brut total de 8,35 milliards de dollars, c'est-à-dire un formidable marché potentiel pour l'économie de la Bolivie. Le gouvernement devrait créer des conditions favorables au développement industriel afin de maintenir et accroître les exportations vers le MERCOSUR et d'autres pays tiers. Les négociations du MERCOSUR n'ont pas joué en faveur de la Bolivie, qui s'est retrouvée avec un déficit commercial important. Dans le cadre de l'ALADI, la Bolivie a signé avec d'autres pays d'Amérique du Sud des accords commerciaux bilatéraux qui ont permis de diminuer les tarifs associés à certains produits.

15. La Bolivie est également signataire du traité du bassin du Río de la Plata. Lors de la conférence extraordinaire qui s'est tenue à Brasilia les 22 et 23 avril 1969, l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay sont convenus d'unir leurs forces afin de promouvoir le développement harmonieux et l'intégration physique du bassin du Río de la Plata et des territoires placés sous son emprise directe. La Bolivie est également signataire d'autres accords, notamment

un accord de libre-échange avec le Mexique, un accord sur une zone de libre-échange avec le Pérou, ainsi qu'un accord de complémentarité économique (ACE) avec le Chili. Elle a également signé un système de préférences généralisées (SPG) qui constitue une base sur laquelle le commerce andin pourrait s'appuyer afin de bénéficier de conditions préférentielles de la part des Etats-Unis, de l'Union européenne et du Japon. Ainsi, selon les termes de ce SPG, les Etats-Unis autorisent certaines exportations boliviennes à entrer sur leur marché à des taux réduits ou sous un régime de franchise. En 1999, les exportations boliviennes représentaient 1,4 milliards de dollars et les importations, 1,85 milliards de dollars. Les principaux partenaires économiques de la Bolivie sont l'Union européenne, la Colombie, l'Uruguay, l'Argentine, le Pérou, l'Equateur, le Brésil, le Japon, le Chili et l'Espagne.

16. Les réserves de gaz naturel de la Bolivie sont aujourd'hui les plus importantes de la région. D'ici 10 ans, 80 % du commerce régional pourrait transiter par la zone de libre-échange bolivienne, ce qui ferait de ce pays le cœur énergétique et commercial de la région. Du fait de l'adhésion de la Bolivie à l'accord de Cartagène, au traité du bassin du Río de la Plata, à l'ALADI et au MERCOSUR, ainsi que de sa participation aux commissions techniques de ces mêmes institutions, le gouvernement a dû introduire de nouvelles législations pour se conformer à des normes internationales exigeantes. Certaines des résolutions adoptées lors du forum des pays du Cono Sur ont été introduites dans le droit bolivien. Ainsi, la loi Axle Load a été rédigée en 1997 et approuvée en 2000. Sous l'égide du MERCOSUR, la Bolivie a adopté des règles communes telles que les législations portant sur le transport de marchandises dangereuses et sur le transport multimodal.

17. La participation de la Bolivie aux conférences des ministres des transports d'Amérique latine a facilité la modernisation de ses procédures et règlements relatifs aux transports. La Bolivie approuve les importantes résolutions adoptées par ces organes en matière de transport multimodal, d'harmonisation des législations sur le transport routier et de règles et législations sur le transport aérien commercial, le transport maritime, la sécurité routière, les communications et la facilitation des échanges commerciaux.

18. En l'an 2000, un code des transports complet – dont l'élaboration a pris deux ans – a été présenté au Congrès pour approbation. Ce code, qui prescrit des normes pour le secteur des transports et la protection des usagers de services de transport, ainsi que des règles en matière de sécurité publique, n'a toujours pas été approuvé.

19. Certains groupes de pression ont soulevé des objections, notamment les transporteurs, soutenant que le projet proposé offrait un pouvoir excessif à l'organisme public de contrôle et que les transporteurs n'avaient pas été consultés par le gouvernement lors de la préparation du code. Si les principaux services publics étaient privatisés (chemin de fer, télécommunications, compagnies aériennes), le rôle de l'organisme de contrôle du secteur public consisterait à protéger le public de dérives monopolistiques privées et d'assurer l'efficacité du fonctionnement des activités.

20. Par souci de faciliter les échanges commerciaux, des mesures de simplification et de rationalisation des régimes fiscaux ont été prises. Une taxe douanière unique aux importations de 10 % (5 % pour certains biens d'équipements spécifiques) appelée Gravamen Aduanero Consolidado (GAC), a été établie ; toutes les taxes, contraventions, impôts, privilèges syndicaux, etc. au niveau des départements et des municipalités ont été supprimés et toutes les mesures de restrictions et le visa consulaire ont été éliminés. Le gouvernement a délégué les missions d'inspection douanière à deux sociétés internationales privées de contrôle – SGS et Inspectorate.

21. Dans le cadre d'un processus de réforme entamé en 1989, tous les entrepôts des postes douaniers et frontaliers ont été privatisés. Le bilan de la privatisation s'est révélé mitigé. Les services fournis sont plus efficaces, les bureaux de douane existants ont été rénovés et de nouvelles installations ont été construites aux frontières. Cependant, l'un des entrepôts de Cochabamba a connu de graves problèmes de fraude, et ses propriétaires comme ses exploitants font aujourd'hui l'objet de poursuites.

22. D'autres changements ont été observés, notamment en ce qui concerne l'introduction d'ASYCUDA++ (un programme informatique développé par la CNUCED), la création d'une unité technique de contrôle et la création d'une police des douanes (COA).

23. La lutte contre la corruption et la contrebande constitue l'une des principales missions de l'autorité douanière. Selon une étude de la chambre nationale de commerce, l'importation illégale de marchandises étrangères aurait rapporté aux trafiquants quelque 6 milliards de dollars au cours des 10 dernières années. Le nouveau code des douanes fait de la contrebande une infraction pénale dont les auteurs peuvent être sanctionnés par une peine d'emprisonnement. Tout agent des douanes pris en flagrant délit est censé se retrouver face à la justice mais, malheureusement, la faible exécution de ces lois profite aux délinquants.

24. En 1969, l'adoption de la loi 7230 a entraîné la création de l'Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA), une institution publique économiquement autonome. La mission première de l'AADAA en tant que gestionnaire d'entrepôts douaniers en Bolivie consistait à recevoir, entreposer, protéger et livrer toutes les marchandises importées ou exportées, ainsi que de collaborer avec les douanes boliviennes pour la classification, le contrôle et le dédouanement des importations et des exportations. Les décrets suprêmes 8866 et 8968, adoptés respectivement les 28 juillet et 27 octobre 1969, ont étendu le rôle de l'AADAA à l'administration des opérations de transit aux ports de transit étrangers. En 1975, la compétence de l'AADAA a été étendue une fois encore par un accord conclu entre la Bolivie et le Chili. C'est par cet accord qu'a été mis en œuvre le système de transit intégré (STI) au port d'Arica en août 1975 et à Antofagasta en avril 1978. Ce système a été considéré comme la tentative la plus fructueuse de rationalisation et d'amélioration des procédures dans les ports de transit. En principe, le STI est un ensemble de procédures soigneusement définies destinées au traitement des documents associés au déchargement, à l'entreposage temporaire, au chargement et à l'expédition des marchandises en transit à destination et au départ de la Bolivie, ainsi que pour le traitement systématique de ces opérations sans intervention d'un agent de douane privé.

25. L'AADAA était chargée de dédouaner les envois auprès des douanes chiliennes, de payer les taxes portuaires et ferroviaires et d'émettre auprès du destinataire les factures correspondant à ces frais, ainsi qu'à leurs propres services. Ces arrangements facilitaient le dédouanement des marchandises pour la Bolivie. Toutefois, malgré des débuts prometteurs, l'AADAA a dû faire face à plusieurs problèmes internes et externes. Ces problèmes étaient principalement dus à des stratégies partisanes, notamment des nominations à des postes clés, décidées sur la base de considérations politiques plutôt qu'au mérite et nuisant de ce fait à l'efficacité du fonctionnement de l'AADAA. Les taxes portuaires ont été augmentées jusqu'à 20 dollars par tonne en moyenne. Les procédures opérationnelles et documentaires de la STI ont été dévoyées et négligées et les attentes des parties prenantes à ces systèmes n'ont pu être satisfaites.

26. Le 12 décembre 1996, une nouvelle institution a été créée par le décret suprême 24434 en remplacement de l'AADAA. L'administration des services portuaires boliviens (ASP-B) est une entité publique décentralisée à but non-lucratif indépendante sur les plans technique, administratif

et financier. Elle est placée sous l'autorité du ministère du développement économique. Elle dispose d'un statut juridique et de fonds propres. Bien que beaucoup nourrissent l'espoir que l'ASP-B fonctionne mieux que l'AADAA, la plupart des usagers sont mécontents du coût de ses services, ainsi que des retards observés. Nombreux sont les importateurs qui cherchent à bénéficier d'exonérations spéciales dans le but de contourner l'ASP-B ou qui déroutent leurs cargaisons vers des ports dans lesquels l'ASP-B n'est pas compétente. L'administration portuaire d'Arica s'est plainte elle aussi, affirmant que les pratiques de l'ASP-B sont la cause de la baisse de compétitivité de ce port chilien. Les changements institutionnels actuellement en cours au Chili et en Bolivie imposent une révision du STI ; et le maintien de l'ASP-B ne semble plus indispensable au transit des importations et des exportations.

27. Avant 1995, le marché des services de transport était dominé soit par les agences gouvernementales, soit par la société pour le développement régional. A la suite de la phase de décentralisation, ces services ont été confiés aux préfetures (instances gouvernantes régionales). L'institution responsable de la construction et de l'entretien des routes, le Servicio Nacional de Caminos (SNC), a également été décentralisée et toutes ses activités, ses capitaux et ses obligations ont été transférés aux gouvernements régionaux. Ce transfert s'est avéré être une grave erreur car, les gouvernements régionaux ne disposant ni des fonds suffisants, ni de la capacité à coordonner les projets, le bilan de l'entretien des routes sur tout le territoire s'est révélé très médiocre.

3. Législations nationales sur le transit et le transport

28. Le programme de réforme législative placé sous l'autorité du ministère du développement économique a permis d'approuver les lois et normes nationales suivantes :

- décret suprême n° 1185 : code aéronautique de la Bolivie ;
- décret suprême n° 25134 : système routier national, composé de réseaux de routes nationales, départementales et municipales ; il définit la structure hiérarchique du service national des routes ;
- loi générale sur les concessions de travaux publics en matière de transport ;

ANNEXE 329

PROCÈS-VERBAL DE LA XII^E RÉUNION DU MÉCANISME DE CONSULTATIONS POLITIQUES,
EN DATE DU 17 FÉVRIER 2004

Archives du ministère chilien des affaires étrangères

.....

**1. Libre transit. Modernisation et processus d'appel d'offres
pour les ports chiliens**

— Port d'Arica.

— Port d'Antofagasta.

Les deux délégations ont examiné les diverses questions relatives au libre transit soulevées par la délégation bolivienne, en particulier les aspects liés aux répercussions immédiates du processus d'appel d'offres pour les ports d'Arica et Antofagasta et, plus spécifiquement, les coûts associés aux tarifs et autres services, ainsi que les caractéristiques du système d'exploitant unique.

La délégation bolivienne a fait état de ses préoccupations au sujet du processus d'appel d'offres pour le port d'Arica et renouvelé sa demande tendant à ce que lui soient communiquées toutes les informations pertinentes au sujet de ce processus afin de pouvoir émettre un avis définitif sur la question.

La délégation bolivienne a également rappelé que, en application des traités bilatéraux, la Bolivie était en droit de bénéficier d'un régime de libre transit non réciproque et perpétuel sur les territoires chiliens et dans les ports situés sur le Pacifique pour les personnes et tous les types de marchandises, à toute heure et en toutes circonstances, sans aucune exception. Dans ce contexte, la délégation a souligné que les droits découlant du régime de libre transit étaient des engagements des Etats qui ne sauraient être délégués à des entreprises privées.

La délégation bolivienne a déclaré que la Bolivie se réservait le droit d'envisager d'autres options lui permettant de développer grandement ses échanges commerciaux, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif.

La délégation bolivienne a insisté sur le fait que, aux termes des traités actuels, la Bolivie a compétence en matière de gestion, d'inspection et d'administration des marchandises en transit à destination et au départ de la Bolivie, pouvoir exercé par ses autorités douanières.

Sur ce point, la délégation chilienne a indiqué que le processus d'appel d'offres mis en place par le Gouvernement du Chili était parfaitement conforme aux accords bilatéraux signés avec la Bolivie. Selon elle, non seulement les dispositions prévues dans le processus d'appel d'offres pour l'usage des infrastructures et services portuaires présentent les garanties nécessaires que les droits de libre transit de la Bolivie seraient respectés (étant donné qu'ils sont une composante du contrat de concession accordé pour chaque port), mais ce processus constitue également un important facteur de facilitation du transport et des échanges commerciaux internationaux.

De plus, la délégation chilienne a rappelé qu'elle reconnaissait la compétence des fonctionnaires boliviens des douanes à l'égard des cargaisons en libre transit, sans préjudice de l'autorité exercée par les fonctionnaires chiliens.

Les représentants du système des compagnies d'Etat et de la compagnie portuaire d'Antofagasta ont examiné les conditions établies pour le processus d'octroi d'une concession portuaire, ainsi que les aspects fondamentaux du système d'exploitant unique et de libre transit ; ils ont expliqué les avantages économiques, et en matière de qualité de services, d'un tel système.

La délégation bolivienne a proposé la création d'un groupe de travail technique en vue d'analyser les diverses situations liées au transit de marchandises boliviennes dans les ports et territoires du Chili. Dans ce contexte, elle a fait observer qu'il conviendrait d'élaborer un mécanisme efficace de résolution des différends.

Pour analyser les sujets évoqués ci-dessus, les deux délégations ont décidé de se réunir dans la première quinzaine du mois de mars, à La Paz.

.....

4. Habilitation de nouveaux ports

La délégation bolivienne a manifesté son intérêt à voir facilitée l'habilitation du site d'amarrage n° 1 (terminal multi-exploitants) du port d'Iquique, tout en faisant part de sa décision de suspendre temporairement sa demande d'autorisation de libre transit pour le port de Mejillones.

Les deux délégations sont convenues que la question de l'habilitation de nouveaux ports serait abordée lors d'une réunion technique appelée à se tenir au cours de la première quinzaine du mois de mars, à La Paz.

.....
