

LES NÉGOCIATIONS ENTRE LE CHILI ET LA BOLIVIE RELATIVES A UN ACCÈS SOUVERAIN A LA MER

RODRIGO DIAZ ALBONICO, MARIA TERESA INFANTE CAFFI
et FRANCISCO ORREGO VICUNA

A la suite des modifications territoriales qui suivirent la Guerre du Pacifique (1), la Bolivie fut transformée en un Etat dépourvu de littoral maritime. Dès cette époque et de manière continue, le problème de la perte du littoral a été présente dans les relations entre ce pays et le Chili.

L'année 1975 a marqué le commencement d'un processus de négociation visant à rechercher une solution définitive à cette question. Entre autres, on envisagea la possibilité d'une cession territoriale par le Chili, qui permettrait l'accès souverain de ce dernier pays à l'Océan Pacifique.

Cet article a été conçu dans une double perspective. D'une part, il est nécessaire d'examiner le régime d'accès à la mer dont jouit la Bolivie à travers le territoire chilien, dans sa condition d'Etat dépourvu de littoral maritime, non seulement du point de vue des conventions bilatérales en vigueur mais aussi du point de vue de l'analyse comparative entre les règles générales du droit international et les récents développements au sein de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer. D'autre part, il est souhaitable d'examiner les problèmes propres à une cession territoriale, dans le cadre des négociations actuelles et des facteurs historiques pertinents. La cession territoriale est une institution juridique entièrement indépendante du régime général ou particulier applicable aux pays sans littoral; cependant, par les origines historiques du problème de la Bolivie, l'idée d'une cession a toujours été liée à la solution des désavantages qui découlent de l'absence de littoral maritime.

(*) Rodrigo Díaz Albónico, Maria Teresa Infante Caffi et Francisco Orrego Vicuna, Professeurs de Droit International Public à l'Institut d'Etudes Internationales et à la Faculté de Droit de l'Université du Chili.

(1) Les arrangements territoriaux entre la Bolivie et le Chili sont principalement contenus dans la Convention d'Armistice du 4 avril 1884 (MARTENS, N.R.G. 2^e s., X, p. 610) et dans le Traité et d'Amitié du 20 Octobre 1904 (MARTENS, N.R.G. 3^e s., II, p. 174). Les arrangements avec le Pérou sont principalement contenus dans le Traité de Paix et d'Amitié du 20 Octobre 1883 (Ministerio de Relaciones Exteriores: *Tratados, Convenciones y arreglos internacionales de Chile*. Vol. I — 1976 p. 93) et dans le Traité et Protocole du 3 Juin 1929, (*Ibid.*, p. 135).

I. — LE RÉGIME GÉNÉRAL DE TRANSIT APPLICABLE AUX ÉTATS DÉFOURVUS DE LITTORAL MARITIME EN DROIT INTERNATIONAL.

L'examen du régime de transit concernant les États sans littoral est lié à la question des principes juridiques applicables en matière d'accès à la mer et depuis la mer, à leur fondement, et aux conditions et modalités de leur exercice. La reconnaissance pratique d'un droit au libre transit constitue la revendication principale de ces États (2), en même temps qu'elle se situe au centre d'un grand débat théorique et politique.

Le droit de libre accès à la mer et depuis elle, d'après les thèses qui le postulent, serait fondé sur la liberté de la haute-mer (3), ou bien sur le principe de la liberté de commerce et les nécessités que posent l'expansion du commerce international et le développement économique (4). La doctrine, elle-même, reste divisée quant à la portée des normes positives sur la liberté de transit, surtout avant la conclusion de la Convention sur la Haute-Mer de 1958 (5).

A l'appui de la thèse de l'existence du droit susdit, on a invoqué des règles coutumières relatives à une liberté générale de transit pour tout État (6). Il est certain que plusieurs conventions multilatérales consacrent la liberté de transit à l'époque actuelle (7), mais elles restent applicables seulement entre les États contractants, et elles ne consacrent pas de droits pour les États sans littoral en particulier. On a également invoqué la théorie des servitudes internationales par application des principes généraux du droit permettant un certain droit de passage inoffensif (8), et il y a des auteurs qui postulent l'existence d'un droit imparfait au libre transit, auquel l'État de transit ne saurait refuser l'autorisation (9).

(2) LUCIUS C. CAFLISH : « The access of land-locked States to the sea », *Revue Iranienne des Relations Internationales*, Nos. 5-6, 1975-76, pp. 53-76.

(3) La Conférence Préliminaire des États sans littoral, tenue à Genève avant la 1^{re} Conférence sur le Droit de la Mer de 1958, proclama que « Le droit pour tout État sans littoral maritime d'accéder librement à la mer découle du principe fondamental de la liberté de la haute mer ». A/CONF. 13/C. 5/L.I Annexe 7, p. 7. Treize États y prirent part.

(4) Premier principe adopté par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement en 1964 et repris au Préambule de la Convention de New York relative au commerce de transit des pays sans littoral, RTNU, vol. 597, p. 43.

(5) RTNU, vol. 450, p. 82.

(6) Pour la thèse d'un droit naturel de libre accès à la mer, voir Charles de VISSCHER, *Le Droit International des Communications*, Gand, 1924, pp. 7-8. A l'égard du problème d'interprétation de l'Article 23 (e) du Pacte de la Société des Nations, voir l'avis consultatif de la Cour permanente de Justice internationale sur le Trafic ferroviaire entre la Lithuanie et la Pologne. CPJI, Recueil, Série A/B, n° 42, p. 119.

(7) Voir particulièrement la Convention de Barcelone sur la liberté de Transit de 1921, RTSN, vol. 7, p. 26 (applicable aux transports en transit par voie ferrée et par voie d'eau); la Convention de Barcelone sur le Régime de Voies Navigables d'intérêt international de 1921, RTSN, vol. 7, p. 50; la Convention de Genève sur le Régime International des Voies Ferrées de 1923, RTSN, vol. 47, p. 70; la Convention relative au Transport en transit de l'Énergie Électrique, de 1923, RTSN, vol. 58, p. 315. l'Accord relatif au Trafic Aérien de 1944. E/CONF. 46/AC. 2/2 p. 73; l'Accord Général sur les Tarifs et le Commerce de 1947 (GATT), *Ibid.*, p. 67; la Convention Douanière sur le Transport International de Marchandises sous le Couvert de Carnets TIR, de 1959, RTNU, vol. 348, p. 13.

(8) Georges SCHELLE, *Manuel de Droit International Public*, Paris, 1941, 1^{re} Partie, p. 389. Pour une critique de la théorie des servitudes internationales, H. THIERRY, « Les États privés de littoral maritime », *Revue Générale de Droit International Public*, 1958, p. 616. Aussi KRENZ, *International Enclaves and Rights of Passages*, Genève, 1961, p. 174. Pour le passage inoffensif voir RUBIN, « Landlocked African Countries and Right of Access to the Sea », dans CERVANKA (ed), *Landlocked countries of Africa*, Upsala, 1973, p. 45.

(9) LAUTERPACHT (E.), « Freedom of Transit in International Law », *Transactions of the Grotius Society*, XLIV, 1958-59, p. 332. Aussi FAWCETT (J.), « Trade and Finance in International Law », RCADI, vol. 123, 1968, pp. 266-267.

La nécessité d'un accord entre les deux Etats s'avère indispensable, tel que l'article 3 de la Convention sur la Haute-Mer de 1958 le prévoit, car il est difficilement soutenable que le droit international permette l'existence d'un droit de transit vers ou depuis la mer sans que l'Etat de transit y consente, en dépit d'opinions contraires à cet égard. La possibilité d'exercer un droit au libre transit préexistant constitue un problème différent (10). L'article 3 de la convention sur la Haute-Mer de 1958, tout en laissant subsister la discussion sur l'obligation de l'Etat de transit de se prêter à un accord et sur les questions d'ordre pratique, constitue le standard de base du régime applicable aux Etats sans littoral. Le transit, l'accès et l'utilisation des ports maritimes y sont visés, mais les deux matières doivent être l'objet d'une entente commune et en conformité avec les conventions internationales en vigueur.

La pratique démontre que la question du libre transit et de l'accès aux ports est réglé généralement par des accords bilatéraux (11). D'après l'art. 3, pour jouir des libertés de la mer à l'égal des Etats riverains de la mer, les Etats sans littoral « devraient accéder librement à la mer ». Le droit international reconnaît aux Etats dépourvus de littoral certains droits à exercer dans la mer comme le droit de battre leur propre pavillon maritime (12), en même temps qu'ils jouissent dans la haute mer des mêmes libertés que les Etats côtiers, car la zone constitue une « res communis omnium ». L'art. 2 de la Convention sur la haute-mer confirme cette règle coutumière des libertés de la haute-mer et le droit de passage inoffensif pour tout navire est reconnu par la Convention sur la mer territoriale de 1958 (13).

Néanmoins, l'art. 3 de la Convention sur la Haute-Mer ne fait qu'indiquer les bases des accords futurs en matière de transit et de régime des ports. L'accès et l'utilisation des ports maritimes devraient être accordés, sur la base d'un traitement égal aux navires nationaux ou aux navires ayant la nationalité d'un quelconque Etat tiers ce qui n'est autre que l'application du traitement le plus favorable. En ce qui concerne la liberté de transit pour accéder à la mer, elle devrait être accordée sur la base de la réciprocité.

La réciprocité des libertés à accorder est une des conditions fondamentales posées par la Convention relative au transit des pays sans littoral (14). Cette convention, applicable seulement entre les Etats contractants, consacre la liberté de transit pour les transports en transit et les moyens de transport sans discrimination tirée des lieux d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, de la propriété des marchandises ou de la propriété ou lieu d'immatriculation des moyens de transport utilisés.

En matière de moyens de transport, la Convention reste limitée au matériel ferroviaire, à tout navire maritime et fluvial et aux véhicules routiers et elle

(10) Voir à cet égard, McDOUGAL (M.S.), and BURKE (W.T.), *The Public order of the Oceans*, New Haven, 1962, p. 113; IBLER (Vladimir), « The land and shelf locked States and the development of the Law of the Sea », *Annals of International Studies*, Genève, 1973, vol. 4 p. 58; CAFLISCH, loc. cit., Note 2 supra, p. 54; SCHWARZENBERGER (Georg) and BROWN (E.D.), *A Manual of International Law*, Sixth edition, London, 1976, p. 87.

(11) Voir une étude des plus récents accords bilatéraux : A/AC. 138/37, 11 juin 1971, pp. 27-53.

(12) Voir la Déclaration de Barcelone portant reconnaissance du Droit au Pavillon des Etats dépourvus de Littoral Maritime, du 21 avril 1921, RTSN., vol. 7, p. 74 et l'Art. 4 de la Convention sur la Haute Mer de 1958, op. cit.

(13) Article 14, par. I; RTNU, vol. 516, p. 205.

(14) Article 15 de la Convention de New York du 8 juillet 1965. Au 31 décembre 1976, les Etats suivants en étaient partie : Australie, Belgique, Burundi, Chili, Danemark, Etats Unis d'Amérique, Finlande, Hongrie, Lesotho, Malawi, Mali, Mongolie, Népal, Niger, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Laos, Biélorussie, Ukraine, Cameroun, Rwanda, Souaziland, Suède, Tchad, Tchécoslovaquie, Turquie, URSS, Yougoslavie, Zambie. ST/LEG/SER. D/10.

n'accorde la liberté de transit aux personnes que quand leurs déplacements sont nécessaires pour les transports en transit et sur autorisation de l'Etat de transit.

La souveraineté de l'Etat de transit n'est pas affectée par les conditions et les modalités du régime du transport en transit, car cet Etat peut prendre toute mesure nécessaire pour protéger ses intérêts essentiels en matière de sécurité, y compris le droit de déroger aux dispositions de la convention, pour une période « aussi limitée que possible », en cas d'événements graves mettant en danger l'existence politique de l'Etat ou sa sécurité. Quoique le « principe de la liberté de transit doit être observé dans toute la mesure du possible » et que la convention reste en vigueur en temps de guerre dans la mesure compatible avec les droits et les devoirs des belligérants et des neutres, elle ne fixe pas les règles applicables en la matière. Des garanties pour les Etats sans littoral sont établies, telles que l'exclusivité des facilités et des droits accordés en raison de leur situation géographique particulière par l'exclusion du jeu de la clause de la nation la plus favorisée établi en faveur des Etats riverains de la mer.

On constate aussi des garanties d'ordre économique en faveur des Etats sans littoral, comme la non-application des droits de douane et de taxes, tout en autorisant le prélèvement de redevances ayant pour but de couvrir les dépenses de surveillance et d'administration que le transit imposerait. Les tarifs relatifs à l'utilisation des installations dans l'Etat de transit ne seront pas supérieurs à ceux appliqués aux transports des marchandises des pays ayant accès à la mer et qui empruntent le même territoire.

D'une manière générale, cette convention consacre un équilibre entre les intérêts des différents Etats, sans que l'Etat sans littoral puisse imposer des prestations qui impliquent des dépenses ou des charges pour l'Etat de transit, par exemple en matière de zones franches, de facilités douanières, d'entreposage de marchandises, de fourniture d'installations et d'autres facilités (15).

De l'examen de droit positif actuel, on peut tirer la conclusion que la liberté de transit n'est possible que par l'accord des Etats concernés et, qu'au dehors d'un accord, la souveraineté territoriale de l'Etat de transit ne saurait être affectée. D'autre part, une concession unilatérale ou une coutume locale est toujours concevable en tant que source de la liberté de transit.

II. — LES PROBLÈMES ET LES SOLUTIONS PROPOSÉES A LA TROISIÈME CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER.

La Troisième Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer a mis en œuvre une vaste procédure pour la codification et le développement progressif du régime juridique des océans. A l'égard des pays sans littoral, on peut noter qu'il y a plus d'emphases sur le développement progressif que sur la codification des règles existantes. Cette situation s'explique partiellement par une réalité politique, puisque les pays sans littoral et d'autres Etats géographiquement désavantagés ont un grand poids à la Conférence (16). Mais elle s'explique aussi par la plus grande compréhension que la communauté internationale manifeste à l'égard des aspirations des pays sans littoral.

(15) On constate toute une série de dispositions qui font exception à la Convention et qui impliquent des droits de l'Etat de transit de contrôler effectivement le transport en transit (Art. 11, par ex.).

(16) Pour une liste des pays sans littoral qui participent à la Conférence, voir CAFLISCH, *loc. cit.*, note 2, *supra.*, p. 72, note 3.

Le régime d'accès à la mer et depuis la mer et la liberté de transit des pays sans littoral est la première grande question que la Conférence a considérée, domaine dans lequel il y a déjà une évolution d'importance par rapport au droit positif actuel. Le Texte composite de négociation de 1977 consacre avec clarté le droit d'accès et la liberté de transit pour l'exercice des droits qui découlent de la Convention, et inclus la liberté de la haute-mer et des droits relatifs au patrimoine commun de l'humanité (17).

A la différence des conventions examinées à la section précédente, l'existence du droit ne dépendra plus de l'accord des Etats concernés, mais il sera incorporé de manière générale au droit international. Mais, pour l'exercice de la liberté de transit, les Etats intéressés devront convenir des conditions et modalités par des accords bilatéraux, subrégionaux ou régionaux. De plus, la réciprocité n'est plus retenue comme une condition essentielle de ces accords. Cependant, on reconnaît toujours le droit de l'Etat de transit d'adopter les mesures nécessaires pour la protection de ses intérêts légitimes. D'autres règles du texte de 1977 se réfèrent à des aspects particuliers de ce régime, complétant ainsi le droit positif actuel.

On peut comprendre la position des pays sans littoral, qui ont proposé un régime plus complet et automatique (18), mais il faut aussi reconnaître que les travaux de la Conférence ont fait avancer fortement les règles du droit international dans ce domaine, s'agissant particulièrement de la consécration du droit d'accès et de l'élimination de la condition de réciprocité. En outre, la procédure pour le règlement des différends qui fera partie de la nouvelle convention, permettra d'assurer avec plus d'effectivité le droit des pays sans littoral.

La deuxième grande question examinée par la Conférence est la participation des pays sans littoral à la Zone Economique Exclusive des pays côtiers voisins, point qui démontre davantage le développement progressif du droit international dans ce domaine (19). Bien qu'on ait compté des propositions pour que cette participation puisse comprendre aussi bien les ressources renouvelables que minérales (20), tout semble indiquer qu'elle sera limitée aux premières, ce qui de toute façon constitue une évolution importante.

Le texte de négociation de 1977 a prévu le droit des pays sans littoral à cet égard, sur des bases équitables et en tenant compte des facteurs économiques et géographiques pertinents. Dans ce cas encore, les modalités et conditions de la participation devront être convenues par des accords bilatéraux, subrégionaux ou régionaux. Le droit qu'on reconnaît aux pays sans littoral est qualitativement plus important que ceux accordés aux Etats tiers eu égard à la Zone Economique. De plus, on envisage de donner aux pays sans littoral une préférence d'accès par rapport aux Etats tiers, ainsi que dans certaines conditions une participation aux quotas de pêche de l'Etat côtier, et non pas seulement au solde non utilisée par ce dernier.

En tout cas, le droit reconnu aux pays sans littoral ne pourra être transféré directement ou indirectement à des Etats tiers ou à leurs nationaux. Ce régime ne fait pas obstacle à des arrangements régionaux qui établissent, en faveur des pays

(17) Doc. A/CONF. 62/WP. 10 au 15 juillet 1977. Partie X, articles 124-132.

(18) Voir particulièrement le projet de l'Afghanistan, la Bolivie, la Tchécoslovaquie, l'Hongrie, le Népal, le Mali et la Zambie sur les Etats sans littoral. Doc. A/AC. 138/93 2 août 1973.

(19) Doc. cit. Note 17 *supra*. Partie V, articles 69-72.

(20) Voir le projet de la Bolivie sur les Etats sans littoral. Doc. A/AC. 138/92 12 juillet 1973.

sans littoral, des droits égaux à ceux des Etats côtiers ou des droits préférentiels de participation, tel que la tendance se manifeste au sein des nations africaines (21).

D'autre part, plusieurs dispositions en faveur de ce groupe de pays sont prévues dans d'autres domaines, dont celui du régime de participation à l'Autorité internationale des fonds marins qui est particulièrement important (22).

III. LE RÉGIME EN VIGUEUR ENTRE LE CHILI ET LA BOLIVIE RELATIF A L'ACCÈS, AU TRANSIT ET A D'AUTRES FACILITÉS.

Par le Traité de Paix et d'Amitié de 1904, le Chili reconnut à la Bolivie « à titre perpétuel, le droit le plus étendu et le plus complet de transit commercial, sur son territoire et dans ses ports du Pacifique » (23). Par ce même traité, la Bolivie reconnaissait la souveraineté chilienne sur les territoires occupés comme conséquence de la guerre de 1879 et de la Convention d'Armistice de 1884.

La liberté de transit commercial fut maintenue dans les termes indiqués par la Convention relative au Transit Commercial de 1912 (24), et elle fut élargie par la Convention relative au transit de 1937 (25), en vertu de laquelle la Bolivie jouit de la « liberté la plus étendue de transit » à travers le territoire chilien et ses ports principaux, pour les personnes et chargements qui passeront par ce territoire en provenance ou à destination de la Bolivie.

Le régime ainsi établi a été confirmé par le Traité économique et son Protocole complémentaire de 1955 (26). Ces deux accords constituent plutôt un programme d'action conjointe en vue d'élargir et de faciliter le transit au profit des deux Etats. C'est une nouveauté par rapport au Traité de 1937. D'autres accords visant des moyens de transport particuliers font aussi partie du régime de libre transit (27).

Des privilèges particuliers découlent du droit de libre transit : celui de la non-réciprocité des prestations est l'un des plus importants (28). On constate

(21) Voir la Déclaration de Kampala du 22 mars 1974. Doc. A/CONF. 62/23, 2 mai 1974. Voir aussi le projet de la Zambie sur les zones économiques régionales ou subrégionales. Doc. A/CONF. 62/C.2/L. 20 septembre 1976.

(22) Voir, par exemple, Doc. cit. Note 17 *supra*, articles 148, 158 (xiii) et 159 (2).

(23) Traité de 1904 cit. Note 1 *supra*. Ce traité est l'un des premiers du monde à consacrer le droit de libre transit, et il reste un exemple à ce sujet. Le régime de libre transit visé remplace d'autres systèmes temporaires de transit prévus par la Convention d'Armistice de 1884 (Ct. Note 1 *supra*) et par le Traité de Commerce de 1895 (MARTENS, NGR. 2° s., XXXIV, p. 396).

(24) MARTENS, NGR. 3° s., XV, p. 499 (ci-après : Traité de 1912). Ce traité dispose que le transit libre s'effectuera par les ports principaux du Chili; en outre, des références aux bagages des passagers, dans l'Art. V laissent entendre que le transit des personnes pourrait être envisagé.

(25) *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores*, República de Chile, 1937, p. 70.

(26) *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores*, República de Chile, 1955, p. 113.

(27) La Convention de New York relative au commerce de transit des pays sans littoral ne s'applique pas entre les deux Etats, car la Bolivie ne fait pas partie de la Convention. Le Chili la ratifie en 1972, confirmant la réserve formulée au sujet de l'Art. 16 lors de la signature, sur le règlement pacifique des différends.

Les traités suivants visent des moyens de transports : La Convention de 1905 concernant la construction du chemin de fer d'Afrique à la Paz, MARTENS, NGR. 3° s., VI, p. 603, accordée en vertu de l'Art. 3 du Traité de 1904; le Protocole relatif à l'exploitation du Chemin de Fer d'Arica à la Paz de 1937, *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores*, República de Chile, 1937, p. 74; le Protocole sur l'exploitation de la Section Bolivienne Blanco Viel-Iturralde de 1928 et l'Accord Modificateur de l'Art. II du dit Protocole, de 1955, *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores*, República de Chile, 1955, p. 125.

(28) Cela implique que comme contrepartie aux concessions faites dans ces traités par le Chili, ce pays ne bénéficie pas en principe du même droit de libre transit par le

aussi que les normes sont applicables à toute catégorie de « chargement » et « en tout temps sans exception » (Art. I, par. 2; du Traité de 1937), ce qui implique qu'en principe il n'y a aucune exception au transit en raison de la nature de la cargaison ou en raison d'événements graves ayant lieu à l'intérieur du Chili, ou pour la protection des intérêts essentiels de l'Etat de transit en matière de sécurité, tel que la Convention de New York relative au Commerce de Transit des pays sans littoral de 1965 l'autorise (29). Le libre transit s'applique aux « cargaisons » et aux « passagers ». Quant à la question des moyens de transport et des voies de communication fixes, il n'y a aucune réglementation particulière à ce sujet, ce qui constitue une des caractéristiques du régime général applicable à la Bolivie.

Bien que les traités fassent normalement référence aux voies ferrées, le système reste ouvert pour que les dispositions s'appliquent à tout moyen de transport (30); c'est ainsi que la construction de pipes-lines et leur utilisation par les « Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos » (ou par tout autre entreprise privée autorisée par le gouvernement bolivien) a été accordée par le Traité économique de 1955 et son Protocole complémentaire, et ceci en vertu des Traités relatifs au transit déjà en vigueur, et sous la seule condition que ces pipes-lines mettent en communication le territoire bolivien et un port chilien (pas seulement celui d'Arica), selon les termes de l'Art. II, par. 2, g) du Traité susdit amendé par le Protocole mentionné (31).

Les traités susvisés n'établissent pas la gratuité du transit de cargaisons ou de personnes, mais le régime tarifaire applicable pour l'utilisation des ports, des entrepôts ou de moyens de transport au Chili n'est pas mentionné. Le système est conçu de façon qu'il ne constitue pas une source de revenus pour l'Etat de transit, dans la mesure où les cargaisons en transit ne sont pas soumises aux lois douanières et fiscales chiliennes à titre d'importation ou d'exportation. Dans certains cas, les services doivent être gratuits (32).

territoire bolivien pour ses marchandises et ses passagers provenant ou destinés à un Etat tiers. Les facilités mutuelles en termes de réciprocité n'apparaissent que dans le Traité de 1955, et ceci pour les marchandises à exporter ou à importer à travers le territoire de l'autre Etat, et d'après un accord à mettre au point dans l'avenir (art. 2, f). D'autre part, la Bolivie ne faisant pas partie de la Convention et du Statut sur la Liberté de Transit de 1921, fondé implicitement sur la réciprocité, le Chili ne bénéficie pas de ses dispositions en territoire bolivien.

(29) Le Chili en général n'est pas autorisé par conséquent, à déroger aux normes des traités qui le lient avec la Bolivie. Voir à ce sujet la déclaration de la Bolivie lors de la 1^{re} Conférence sur le Droit de la Mer : « The delegation of Bolivia stated that its arrangements for transit through the territory of the coastal States towards the Pacific were broad and liberal and that they remained in force at all times and in all circumstances, and that consequently the clause included in Article VII was not applicable to those arrangements ». A/CONF.13/43, p. 80. En revanche le Traité de 1904 rendait licite l'interdiction du transit d'armes, comme ce fut le cas lors de la guerre du Chaco, où la Bolivie était belligérante. Ce traité, ne visant que le transit commercial, ne présentait aucune incompatibilité avec l'embargo disposé par la S. de N. à l'égard de la Bolivie et du Paraguay.

(30) La Bolivie profite en réalité des voies de communication qui la lient avec les ports d'Antofagasta et d'Arica, en particulier, des voies ferrées. La voie ferrée qui unit le port d'Arica avec La Paz fut construite en vertu du Traité de 1904 à la charge du Chili, qui participe aussi au financement de la construction de certaines voies ferrées en territoire bolivien selon le dit traité.

(31) Seul est en vigueur l'Accord relatif au pipe-line de Yacimientos Petrolíferos Bolivianos de Sica Sica — Arica de 1957. En vertu du Traité de 1955, le tracé le plus approprié pour la liaison routière entre Oruro et Iquique (un autre port chilien), aurait dû être étudié par les deux Etats. Cette négociation comme d'autres visant des facilités plus larges furent interrompues lors de la rupture des relations diplomatiques en 1962.

(32) En vertu de la Convention relative à la Construction et l'Exploitation du Chemin de Fer d'Arica à La Paz de 1905, le transport de la poste nationale et internationale par le train est gratuit (art. LX) et le transport de tout matériel fixe ou roulant destiné à la construction des voies ferrées internes par le Gouvernement de la Bolivie et exploitées

La cargaison sans exception, ainsi que les passagers, sont soumis à la juridiction et à la compétence exclusive des autorités boliviennes à partir du moment où ils sont délivrés aux agents douaniers que le Gouvernement bolivien a mandatés auprès des autorités chiliennes.

La délivrance de ces « objets du transit » doit être faite au moment où ils arrivent aux ports chiliens, sans que les autorités de ce pays puissent interférer à aucun titre (33). Par conséquent, toute question relative aux dites cargaisons doit être examinée et résolue par les autorités boliviennes. Même les tribunaux chiliens n'ont pas de juridiction à l'égard des cargaisons destinées à la Bolivie en transit par le territoire chilien (34).

Un élément important de ce régime conventionnel est qu'il comprend aussi la question d'accès et d'utilisation des principaux ports maritimes, tant pour les cargaisons que pour les passagers. Par conséquent, le transit libre s'étend aux ports où les opérations de transit s'effectuent. La Bolivie a le droit d'établir des Bureaux de Douane dans les ports qu'elle détermine pour réaliser son commerce (35), et en outre, la Bolivie (et le Chili) peuvent en vertu du Traité de 1937, placer des agents douaniers représentant chacun leur administration dans tous les ports ou les lieux où les opérations de transit ont lieu.

La Bolivie peut aussi maintenir des magasins de transit (des entrepôts) à sa charge, et sous la direction de sa Douane, dans lesquels la cargaison en transit peut être gardée une année; après ce délai, c'est la douane chilienne qui s'en occupera (36).

Le régime d'accès, de transit et d'autres facilités qui s'applique en faveur de la Bolivie dans le territoire du Chili, est en comparaison beaucoup plus étendu que celui consacré dans le droit international général actuel, et il est même plus libéral que le régime prévu à la Troisième Conférence sur le Droit de la Mer.

par lui serait fait à prix coûtant à travers le Chili. En outre, le Traité de 1912 prévoit à l'Art. 12 que les marchandises en transit vers la Bolivie et qui doivent entrer dans les magasins de douane sont exemptées de frais de stockage dans les douanes chiliennes, pendant une année.

(33) Le transit est soumis aux formalités suivantes : la cargaison débarquée dans les ports chiliens est délivrée par les douanes chiliennes au bureau de douane bolivien, sans qu'il y ait examen du contenu des colis, avec un examen de l'extérieur et du manifeste de charge en transit. Le transport par voie ferrée s'effectue dans des wagons scellés. L'exportation des produits boliviens par les ports chiliens doit se faire sans autre formalité que la vérification sur le qual par le bureau de la douane respective, des marques, des numéros et des nombres des colis spécifiés par la déclaration de gros et à la lettre de voiture du chemin de fer, tout en devant faire parvenir un de ces documents à la douane chilienne. Les bagages des passagers en transit en provenance ou à destination de la Bolivie seront délivrés par les autorités douaniers du lieu d'embarquement à l'entreprise ferroviaire ou aérienne sans les considérer entrés dans le pays (Traité de 1937, arts. IV, V, VI, VII et VIII).

(34) La jurisprudence chilienne en interprétant la portée des Accords sur le transit en faveur de la Bolivie, et de la Déclaration d'Arica de 1953 interprétative de ce point précis, a reconnu que les Tribunaux chiliens n'ont pas compétence pour arrêter aucune mesure (y compris la saisie et les mesures préventives) relative aux cargaisons de toute nature destinée à la Bolivie et provenant de l'extérieur. Voir Résolution de la Cour Suprême du Chili, du 10 décembre 1969 dans l'Affaire *Gulf Oil Co. c. Gobierno de Bolivia*. Pour le texte anglais de cette Résolution, voir *International Legal Materials*, vol. X, n° 1, January 1971, pp. 1-5. Le même principe reste applicable au transit d'exportation provenant de la Bolivie.

(35) La Bolivie déclara habilités pour son commerce, les ports d'Antofagasta et d'Arica. En pratique, ce sont les ports dont elle se sert, car ils constituent des terminaux aux voies ferrées qui lient son territoire au Chili.

(36) Voir Ministerio de Relaciones Exteriores. Republica de Chile. *Facilidades de libre Tránsito que Chile otorga a Bolivia*. Santiago, 1963; Aussi, GLASSNER (Martin Ira), *Access to the Sea for Developing Land-locked States*, The Hague, 1970, pp. 84-136.

De ce point de vue, les accords entre les deux pays ont contribué effectivement au développement du droit international contemporain.

La question de la participation des Etats dépourvus de littoral maritime à la Zone Economique des Etats côtiers voisins est entièrement nouvelle, et pour cette raison elle n'a pas encore été considérée dans le cadre du régime bilatéral. En tout cas, comme on le verra ensuite, les négociations actuelles entre le Chili et la Bolivie se réfèrent au problème de la cession territoriale, situation qui exclut la question de la participation de la Bolivie à la zone économique chilienne.

IV. — LES NÉGOCIATIONS ENTRE LE CHILI ET LA BOLIVIE SUR L'ACCÈS SOUVERAIN A LA MER DANS UNE PERSPECTIVE HISTORIQUE.

Les relations entre le Chili et la Bolivie ont été fortement influencées au cours de l'histoire par la question de l'accès souverain de ce dernier pays à la mer. Même avant que la Bolivie devint un pays dépourvu de littoral maritime, les problèmes des frontières entre les deux pays furent assez difficiles (37). Par le traité du 10 août de 1866, la frontière fut établie au parallèle 24° latitude Sud, mais il fut aussi décidé, qu'entre les degrés 23 et 25 latitude Sud, les deux pays partageraient par moitié les produits de l'exploitation du guano et les prélèvements douaniers sur l'exportation de minéraux. Bien que cette solution ne créa pas un condominium territorial, elle était équivalente à un condominium pour l'exploitation économique des territoires (38). Cette institution juridique a été retenue par plusieurs traités postérieurs (39).

A la fin de la guerre, par la Convention d'Armistice du 4 avril de 1884 (40), il a été décidé que le Chili continuerait à gouverner les territoires occupés, en même temps qu'on commencerait des négociations de paix entre les deux pays. Par une nouvelle Convention, signée en 1895, l'ancien littoral bolivien fut définitivement incorporé au domaine du Chili, mais celui-ci s'engagea à donner à la Bolivie un accès souverain à la mer (41). Ainsi, cette convention qui ne put entrer en vigueur faisait déjà référence à une cession territoriale en faveur de la Bolivie.

Par le Traité de Paix de 1904, déjà mentionné, la Bolivie reconnut la souveraineté territoriale du Chili sur les territoires occupés, renonçant ainsi à son littoral maritime, tout en obtenant la liberté de transit. Bien que la Bolivie ait consenti librement et souverainement à ce Traité, peu de temps après on a soutenu que le Traité avait été imposé par la force. La Bolivie et le Pérou, pays qui avaient aussi perdu des territoires pendant la guerre, ont soulevé la question lors des deux premières assemblées de la Société des Nations (1920 et 1921), cherchant ainsi à obtenir la révision des traités respectifs. Mais la nouvelle organisation internationale écarta cette demande à la suite du rapport d'une commission de juristes (42).

(37) Pour les relations entre le Chili et la Bolivie, du point de vue historique, voir en général : Mario BARROS, *Historia diplomática de Chile*, Ariel, Barcelona, 1970.

(38) Quelques auteurs ont vu dans cette situation un type d'administration en commun. Voir Max SÖRENSEN (ed.) : *Manual of Public International Law*, New York, 1968, p. 317.

(39) Traité du 5 décembre 1872 et Traité du 6 août 1874.

(40) Convention cit. Note 1 *supra*.

(41) Jaime EYZAGUIRRE, *Chile y Bolivia. Esquema de un proceso diplomático*, Santiago, 1963, pp. 42-43.

(42) Le problème de fond était de savoir si l'Assemblée de la Société des Nations avait le pouvoir de réviser les traités sous l'Article 19 du Pacte. La commission de juristes, formée de Messieurs Peralta (Costa Rica), Scialoja (Italie) et Struyken (Pays-Bas), s'est prononcée négativement dans son rapport du 22 septembre 1921. Voir en général, BARROS, op. cit., note 37 *supra*, pp. 693-697.

En 1950, des nouvelles conversations eurent lieu entre les deux pays sur la possibilité de faire une cession en faveur de la Bolivie, mais elles n'aboutirent à aucun résultat. Par le Traité de 1929 entre le Chili et le Pérou, qui mit fin aux problèmes territoriaux entre ces deux pays, le territoire d'Arica fut reconnu comme chilien et le territoire de Tacna comme péruvien, tous deux pays s'engagent à ne faire aucune cession de ces territoires en faveur d'un État tiers sans accord préalable de l'autre Partie. Cette clause a été rappelée par le Pérou en 1950 (43), car la cession proposée aurait concerné l'extrême nord du territoire d'Arica. Comme on le verra, cette même clause a été invoquée lors des négociations présentes.

En 1962, à la suite du différend sur l'utilisation des eaux du fleuve Lauca, la Bolivie a rompu ses relations diplomatiques avec le Chili, tout en posant la question devant l'Organisation des États américains (44); ces relations ne furent rétablies qu'au commencement des négociations actuelles. Néanmoins, il y eut à plusieurs reprises des conversations sur la cession territoriale, ce qui démontre encore la permanence de la question dans les relations entre les deux pays.

Les deux pays ont rétabli leurs relations diplomatiques le 8 février 1975 (45) à la suite de la rencontre présidentielle de Charana, alors même qu'était reconnu souhaitable la poursuite de la recherche d'une solution à la situation maritime de la Bolivie. Un an après, le 6 janvier 1976, le Ministère des Affaires étrangères du Chili livrait à la connaissance de l'opinion publique les documents échangés avec la Bolivie à cet égard, ainsi que la communication adressée par le gouvernement de Santiago à celui du Pérou.

Les premiers documents cherchent à satisfaire l'aspiration de la Bolivie d'avoir un accès souverain à l'Océan Pacifique, tandis que le second constitue l'accomplissement de la part du Chili de l'obligation conventionnelle contenue dans le Traité et le Protocole de 1929 avec le Pérou, relative aux cessions territoriales dans le territoire d'Arica (46). Bien que cette négociation soit un tout complexe, il faut la traiter en deux points à cause de la nature des problèmes posés : ceux qui concernent la Bolivie et ceux qui concernent le Pérou.

V. — LA PROPOSITION CHILIENNE ET LE DROIT INTERNATIONAL.

En réponse à un aide-mémoire du gouvernement bolivien (47), le gouvernement du Chili, par une note diplomatique du 19 décembre 1975, proposait un cadre de négociation devant permettre de trouver une issue adéquate, totale et définitive. Cette réponse peut-elle être analysée comme une promesse unilatérale ? Comme M. Jacqué l'a souligné « la promesse créée à la charge de son auteur l'obligation

(43) EYZACURRE, *op. cit.*, note 41 *supra.*, p. 54.

(44) Pour les notes diplomatiques des deux gouvernements et la Résolution du Conseil de l'OEA du 24 mai 1962, OEA, *Tratado Interamericano de Asistencia Reciproca. Aplicaciones*, vol. II., 1973, pp. 77-100.

(45) Voir *Acta de Charaña*. 8 février 1975.

(46) Par le Traité et Protocole Complémentaire du 3 juin 1929 (cit note 1 *supra*), le Chili et le Pérou ont mis fin à une longue controverse à propos des territoires de Tacna et Arica. Le premier fut reconnu péruvien et le second chilien, les deux pays convenant en outre de ne pas céder, sans accord préalable entre eux, la totalité ou une partie des territoires en question à une troisième puissance.

(47) Aide-mémoire de la Bolivie du 26 août 1975. Le texte de l'Aide-Mémoire et de la réponse chilienne du 19 décembre 1975 ont été publiés par le journal *El Mercurio* (Santiago), 7 janvier 1976.

de se comporter conformément aux termes de la promesse. Les destinataires ont le droit d'exiger de l'auteur qu'il respecte sa promesse » (48).

La réponse du gouvernement chilien peut en fait être considérée comme une promesse unilatérale, étant donnée qu'elle constitue l'acceptation d'une norme de conduite, dont l'objectif est de commencer une négociation. En tout cas, la portée de l'obligation est bien clairement limitée à une simple négociation, idée que le texte chilien suggère en parlant de «...cadre pour une négociation destinée à atteindre une solution... ».

Deux aspects apparaissent particulièrement intéressants. Tout d'abord, du point de vue des éléments de l'accord proposé par le Chili à la Bolivie, cet accord est assujéti à des conditions précises. Ensuite, du point de vue du contenu de l'accord, il a été conçu comme autonome et définitif.

L'accord proposé par le Chili suppose la cession d'une zone maritime souveraine, attachée au territoire de la Bolivie par une bande territoriale également souveraine. Cependant, cette cession est subordonnée à l'exigence du Chili de recevoir en un échange simultané des territoires boliviens, dont la superficie compense les territoires chiliens objets de la cession (49). Il s'agit donc d'une cession réciproque et simultanée dans laquelle des territoires équivalents seront échangés entre les deux pays (50).

Une autre condition de l'accord proposé se réfère à la clause du Protocole complémentaire au Traité de 1929 entre le Chili et le Pérou, qui exige de l'accord préalable entre eux pour toute cession qui pourra être faite en relation aux territoires de Tacna ou Arica. Comme la cession proposée par le Chili à la Bolivie aurait lieu à l'extrême nord de la province d'Arica, au long de la frontière avec le Pérou, le premier Etat doit obtenir l'assentissement ou l'acquiescement du Pérou (51).

Le deuxième intérêt de la proposition chilienne porte sur le caractère de l'accord proposé. Dans l'esprit du gouvernement de Santiago, les négociations avec la Bolivie doivent aboutir à un accord autonome par rapport à toute autre pratique conventionnelle antérieure entre les deux pays. Cela signifie que le Traité de Paix de 1904, qui a consolidé les arrangements territoriaux entre les deux pays, n'est d'aucune façon interprété, modifié ou révisé par le nouvel accord objet de la négociation. De ce point de vue, l'accès souverain de la Bolivie à la mer serait juridiquement entièrement indépendant des réclamations historiques relatives à la perte du littoral maritime, et le principe *Pacta sunt servanda* serait donc respecté. Selon la réponse chilienne, la négociation doit aboutir à un accord définitif, qui représente la solution complète au problème qui affecte la Bolivie. C'est une autre manière d'assurer qu'il n'y aura plus de réclamations historiques de la part de la Bolivie.

Sans doute, la proposition la plus importante de la réponse chilienne est constituée par l'intention de céder à la Bolivie une bande territoriale le long de la frontière avec le Pérou et au nord de la borne de la ville d'Arica, territoire qui comprend en outre les espaces maritimes adjacents. Afin de proposer un nouveau tracé de la frontière entre la Bolivie et le Chili, on a suggéré de rétablir la Commission Mixte

(48) J.P. Jacqué, *Eléments pour une théorie de l'acte juridique en droit international public*, Paris, L.G.D.J., Bibliothèque de Droit International, Tome LXIX, 1972, pp. 250 et seq.

(49) Dans la réponse chilienne on indique que la compensation se referait non seulement au territoire terrestre cédé, mais aussi à la zone maritime adjacente. Cette proposition, incompatible avec le principe de l'appartenance en droit international, n'a pas été mentionnée ultérieurement.

(50) Selon la réponse chilienne, les territoires boliviens peuvent être ou bien continus ou bien composés de différentes parties de zones frontalières.

(51) Voir note 46 *supra*.

Limitrophe, et d'éviter que les territoires échangés renferment des zones peuplées pour limiter au maximum le problème de changement de nationalité (52).

Cependant, en ce qui concerne le territoire que le Chili cédera à la Bolivie, une série d'obligations resteraient à la charge de ce dernier pays. Tout d'abord, selon la proposition chilienne, le territoire cédé devra faire l'objet d'une démilitarisation. En deuxième lieu, la Bolivie devra s'engager à obtenir de la part de l'Organisation des Etats Américains une garantie d'inviolabilité de la bande territoriale cédée. Enfin, la Bolivie ne pourra pas à son tour céder le territoire concerné. Ces garanties politiques proposées par le Chili tiennent compte des tensions internationales qui de temps en temps affectent cette zone.

Des mutations territoriales partielles (53) comme les cessions réciproques proposées, posent toujours des questions importantes à plusieurs égards. On peut mentionner, qu'à propos des droit patrimoniaux, la réponse chilienne établit que les installations et bâtiments étatiques situés dans les territoires objets de la cession, doivent être acquis par l'Etat cessionnaire à un prix fixé d'un commun accord. Cette clause est importante à l'égard de l'aéroport d'Arica, situé dans la bande qui serait cédée. En ce qui concerne les droits privés, les gouvernements chilien et bolivien les respecteront si ceux-ci ont été acquis légalement selon la législation en vigueur dans les territoires échangés.

Quelle sera la situation des traités antérieurs conclus par le Chili avec le Pérou qui se réfèrent aux territoires où la Bolivie se substituerait à l'Etat chilien ? On sait que ce problème soulève des considérations contradictoires : d'une part il est normal qu'en matière de succession aux traités les intérêts des Etats tiers soient respectés, mais d'autre part, l'Etat cessionnaire qui est indépendant ne peut être lié sans son consentement.

A cet égard, la réponse chilienne prévoit que la Bolivie devra s'engager à respecter les servitudes établies en faveur du Pérou par le Traité de 1929. Cette solution est juste, surtout si on tient compte que l'objet du traité dans ce domaine est de régler des nécessités locales objectives.

En général, la réaction bolivienne aux propositions du Chili a été favorable. Bien sûr, il y a quelques points que le gouvernement bolivien voudrait modifier, particulièrement en ce qui concerne la cession réciproque des territoires équivalents et la garantie de démilitarisation de la bande cédée (54). En tout cas, les négociations continuent au sein des Ministères des Affaires étrangères.

VI. — LA RÉPONSE PÉRUVIENNE OU L'ESSAI D'INTERNATIONALISATION.

Tandis que le gouvernement du Chili proposait à la Bolivie un cadre de négociation, il s'adressait au gouvernement péruvien le 19 décembre 1975 en lui demandant son accord préalable pour la cession, tel qu'il est prévu au Protocole de 1929. La réponse péruvienne, datée le 18 novembre 1975 (55) vint introduire de nouveaux éléments dans le cadre juridique et politique de la négociation, en même temps qu'elle mettait fin aux conversations en cours entre le Chili et le Pérou.

(52) Sur cet aspect, Ch. ROUSSEAU, *Les transformations territoriales des Etats et leurs conséquences juridiques*, Paris, Les Cours de Droit, 1964-1965, pp. 27-120.

(53) Voir Nguyen Quoc DINH, *Cours de Droit International Public*, Paris, Les Cours de Droit, 1971-1972, Fascicule V, pp. 719 et seq.

(54) Voir en général le discours du Président de la Bolivie du 24 décembre 1976.

(55) Publiée par le Ministère des Affaires Etrangères du Chili. Mimeo, 1976.

Le premier point important, soulevé par le Pérou, se réfère à l'idée d'établir à l'intérieur de la Province d'Arica une zone territoriale sous la souveraineté partagée des trois Etats : Bolivie, Chili et Pérou. Cette zone, qui a une forme de trapèze renfermant à peu près 66 km², aurait pour limite nord la frontière chilienne-péruvienne, pour limite sud l'extrémité de la ville d'Arica, pour limite ouest l'Océan Pacifique et pour limite est la route panaméricaine, à laquelle s'arrêterait la bande territoriale sous la souveraineté exclusive de la Bolivie.

La proposition péruvienne reconnaissait aussi à la Bolivie le droit de construire un port sous sa souveraineté sur le littoral du trapèze et la souveraineté exclusive sur la mer adjacente. En outre, dans le port d'Arica serait créée une administration portuaire trinationale, et dans le trapèze commun serait établie une zone de développement où d'autres Etats et des organisations internationales pourraient apporter leur concours financier. La réponse péruvienne préoccupa le gouvernement bolivien et ne fut pas prise en considération par celui de Santiago, qui y a vu une ingérence dans des matières propres à la souveraineté exclusive du Chili et, qui en plus, n'avaient aucun rapport avec les matières faisant l'objet de la négociation en cours entre le Chili et la Bolivie.

Bien que la réponse péruvienne admette la cession d'une bande territoriale à la Bolivie jusqu'à la route panaméricaine, elle ajoute des conditions qui rendent impossible tout effort pour arriver à une solution acceptable. Des problèmes sérieux sont notamment soulevés dans le cadre juridique du Traité et du Protocole de 1929, qui a reconnu la souveraineté exclusive du Chili sur la province d'Arica.

Le seul fait de proposer une zone sous souveraineté partagée dans un territoire qui appartient au Chili, et qui de plus, dépasserait les limites de la zone proposée par le Chili pour la cession, implique une interprétation dudit Protocole, puisqu'il ne s'agit plus d'une réponse à une demande d'autorisation pour céder un territoire, mais plutôt d'une condition à la cession et d'un contrôle sur ses termes. En outre, on pourrait voir aussi une intention d'exercer un droit souverain sur le territoire en question.

Le protocole exige l'accord préalable du Pérou pour réaliser une cession dans la province d'Arica, mais les termes et modalités de la cession sont fixés sous la seule compétence du souverain. Bien sûr, le Pérou peut accorder ou refuser son consentement, mais il n'a pas compétence pour altérer la souveraineté pleine et effective du Chili sur son territoire.

La proposition péruvienne soulève encore d'autres problèmes. Tout d'abord, rien ne justifie aujourd'hui l'internationalisation d'un territoire qui se trouve effectivement sous la souveraineté du Chili, et qui pourrait se trouver sous la souveraineté bolivienne dans les limites de la cession. L'internationalisation des territoires a toujours été une cause permanente de conflits, et ce cas ne constituerait pas une exception, sans tenir en compte des problèmes que poserait une administration portuaire plurilatérale.

Au-delà des problèmes conventionnels entre le Chili et le Pérou, la zone sous souveraineté partagée pose encore des questions du domaine du droit international général. S'il s'agissait d'une zone dans laquelle trois Etats exercent leur souveraineté de façon partagée et commune, seul un de ces Etats — la Bolivie — aurait le droit de construire un port, et seul cet Etat aurait la souveraineté exclusive sur les eaux maritimes adjacentes au littoral. C'est certainement un cas curieux à l'égard du principe de l'« appartenance ».

✱

En dépit des difficultés survenues au cours de ce long processus de négociation, l'examen des problèmes continue activement entre la Bolivie et le Chili. La promesse

de négocier a été fermement maintenue par le Chili. A l'occasion de la signature du nouveau traité sur le Canal de Panama, les Présidents de la Bolivie, du Chili et du Pérou se sont réunis à Washington au mois de septembre 1977.

Il est assez difficile de combiner tous les facteurs politiques et juridiques qui se trouvent en jeu, mais la bonne foi permettra de trouver graduellement les solutions requises. La solution du problème bolivien aura certainement une forte influence sur l'avenir des relations internationales en Amérique du Sud et elle constituera un nouvel exemple de l'importance du droit international dans la Communauté internationale contemporaine.