



CHILE Y LA ASPIRACIÓN MARÍTIMA BOLIVIANA. MITO Y REALIDAD.

Junio 2014





I. BOLIVIA TIENE ACCESO AL MAR

Más del 20% de los países del mundo carecen de litoral. De esos países, Bolivia es uno de los que goza mayores derechos para acceder al mar.

En virtud del Tratado de Paz y Amistad de 1904 Chile reconoció a favor de Bolivia y a perpetuidad “*el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico*”. Junto con ello, Bolivia goza de autonomía aduanera, preferencias tarifarias y facilidades de almacenamiento, exenciones tributarias y libre desplazamiento por las rutas de conexión con los puertos. Estos beneficios no sólo surgen del Tratado de 1904 sino que de distintos instrumentos suscritos entre ambos Estados.

A través de estas facilidades, privilegios y derechos en territorio chileno, Bolivia tiene amplio acceso al Océano Pacífico.

En los siguientes párrafos se mencionan algunos de los beneficios o privilegios de que dispone Bolivia.

1. Autonomía aduanera de Bolivia en los puertos de Arica y Antofagasta

Como consecuencia del Tratado de 1904, Bolivia ejerce potestad aduanera en los puertos de Arica y Antofagasta sobre las cargas con destino a Bolivia.

Esto implica que **Bolivia tiene sus propias autoridades aduaneras en los puertos de Arica y Antofagasta**. Son dichas autoridades y no las chilenas las que emiten o autorizan la documentación relativa a dicha carga para su despacho a Bolivia.

Y significa, además que Bolivia tiene la facultad discrecional **para dictar sus propios aranceles y fijar la tasa de los derechos de importación**, entre otras medidas.

La facultad de tener autoridades aduaneras propias en los puertos chilenos es un elemento diferenciador del que dispone Bolivia y que no es aplicado en el caso de otros países sin litoral.

2. Derecho de las cargas bolivianas a permanecer almacenadas por plazos sustancialmente mayores

Las mercancías en tránsito bolivianas pueden permanecer en las zonas primarias de los puertos de Arica y Antofagasta por espacio de un año bajo la potestad aduanera boliviana. Este plazo puede extenderse por 3 meses más (90 días) bajo potestad aduanera chilena. Es decir, **las mercaderías bolivianas pueden estar 1 año y 3 meses** en las zonas primarias de los mencionados puertos chilenos **(455 días)**.





En esas mismas zonas, **las mercancías chilenas o de terceros países sólo pueden permanecer 3 meses (90 días)**, plazo al término del cual caen en la presunción de abandono, debiendo pagar multas para obtener su recuperación.

3. Almacenamiento gratuito

Bolivia goza de **almacenamiento gratuito** en los puertos de Arica y Antofagasta hasta **por un año** para sus importaciones y hasta por **60 días** para sus exportaciones.

No existe gratuidad de almacenamiento en los puertos de Arica y Antofagasta para las cargas chilenas o de terceros países.

Esta gratuidad de almacenamiento en favor de la carga boliviana excede las obligaciones del libre tránsito previsto en el Tratado de 1904.

4. Tarifas preferenciales para el servicio de uso de muelle para la carga FIO

Existe una tarifa fija de 0,85 dólares por tonelada, que se aplica a todas las mercancías bolivianas cuyos fletes hayan sido pactados en condiciones FIO (Free in and out, el costo de la descarga es de quien contrata el flete) o bien, a las mercancías en que el pago del servicio de cargue y/o descargue sea de cargo del consignatario.

Esta tarifa reducida no se aplica a las cargas chilenas o de terceros países, ya que por el mismo servicio actualmente deben pagar US\$ 1,98 por tonelada, en el puerto de Arica.

5. Tarifas reducidas o preferenciales para el almacenamiento de cargas peligrosas

Chile aplica tarifas preferenciales para el servicio de almacenamiento de las cargas bolivianas de retiro o embarque inmediato (carga peligrosa). Así, mientras **cada tonelada de carga de importación en tránsito boliviana paga US\$ 1,04 por almacenamiento cubierto** (por un período de 5 días), **las mismas cargas, chilenas o de terceros países, deben pagar US\$ 111,15** (por un período de 5 días).

6. Exención impositiva a todos los servicios aplicados a la carga boliviana en tránsito

La legislación chilena exime de todos los impuestos que puedan afectar a la carga **procedente o con destino a Bolivia en libre tránsito por territorio chileno y asegura la exención del Impuesto al Valor Agregado (IVA) a todos los servicios prestados a esa carga**. Recientemente esta exención de IVA se ha extendido a los servicios que la nomenclatura especializada denomina "*Gate In*" y que consiste en el carguío de los contenedores vacíos en el puerto, el traslado de los mismos a los lugares de depósito, la descarga de ellos en esos lugares y su aseo básico.





En base a estos diversos factores el “*derecho de libre tránsito*” es ejercido por Bolivia sin obstáculos, y en condiciones que se evalúan muy favorablemente, a la luz de las reglas generales contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

7. Chile y el comercio boliviano

Más de 7 mil empresas bolivianas realizan su comercio exterior a través de los puertos chilenos. En los últimos cinco años, el movimiento de carga de comercio boliviano por puertos chilenos aumentó en 132%.

Solamente por el puerto de Arica, Bolivia transfiere más del 40% del comercio que se origina o está destinado a países no vecinos.

Al mes de marzo de 2014, de las 762.654 toneladas que se han movilizado por el puerto de Arica, 81% corresponde a carga boliviana.

Por otra parte, **corresponde destacar que este conjunto de beneficios y privilegios de libre tránsito de que dispone Bolivia le cuestan a Chile cerca de US\$100 millones anuales aproximadamente.** En efecto, si se consideran tanto los costos directos (inversiones en mantención de caminos y vía férrea, pago a las empresas portuarias por la gratuidad de almacenamiento y tarifas preferenciales que otorgan a la carga boliviana, no cobro de impuestos a la mercadería en tránsito hacia o desde Bolivia, etc.) y se suman los costos en que deben incurrir también los privados para materializar y facilitar este libre tránsito en favor de Bolivia, la cifra alcanza sobradamente ese monto anual. Y ello sin considerar las inversiones que de tiempo en tiempo Chile ha debido efectuar para ampliar y mejorar la infraestructura portuaria, aduanera, caminera y línea férrea, la que si se considera incrementa significativamente los montos señalados.

Por último, de los múltiples tratados comerciales que Chile ha suscrito, el único que fue negociado en forma asimétrica, esto es, aceptando conceder claramente más de lo recibido, es el Acuerdo de Complementación Económica con Bolivia. Mientras Chile otorgó arancel 0% a todos los productos bolivianos (salvo el azúcar en cuanto excediera las 6.000 toneladas), Bolivia sólo concedió arancel 0% a 300 productos chilenos.

8. Oleoducto Sica Sica - Arica

El libre tránsito tiene una expresión particular en el oleoducto Sica Sica – Arica.

Chile otorgó a Bolivia en concesión de uso dos terrenos en Arica, uno de 13 hectáreas y otro de 3,5 hectáreas, destinados a la operación y transferencia de hidrocarburos que se exportarían por el gasoducto. Asimismo, se otorgó en concesión de uso una franja de terreno para la cañería desde Arica a la frontera de 10 metros de ancho y más de 150 kilómetros de largo, con una superficie que supera las 150 hectáreas.





Por un acuerdo de 1992, Chile permite el uso en los dos sentidos del ducto y de los almacenamientos de combustible, quedando dichas instalaciones aptas tanto para la exportación como para la importación de los mismos.

II. CHILE Y BOLIVIA POSEEN LÍMITES CLAROS Y DEFINITIVOS FUNDADOS EN UN TRATADO PLENAMENTE VIGENTE

La frontera entre Chile y Bolivia fue establecida en el Tratado de Paz y Amistad, suscrito por ambos Estados el 20 de octubre de 1904. Este tratado establece sus límites y regula también aspectos de la relación fronteriza entre Chile y Bolivia, consagrando un régimen que ha gobernado la relación entre ambos países desde hace 110 años aproximadamente.

Cabe señalar que este tratado fue suscrito libremente transcurridos 24 años del término del conflicto que los enfrentó en el siglo XIX y 20 años después de la tregua establecida entre ambas partes.

En su campaña presidencial, el entonces Ministro de Defensa de Bolivia, Ismael Montes enarboló, precisamente, el Proyecto del Tratado como bandera de su candidatura. Montes fue elegido en mayo de 1904 con la más abrumadora mayoría de la época (76,45% de los votos), resultando además reelecto para un segundo período entre 1913 y 1917. Lo mismo ocurrió con el ex Ministro de Relaciones Exteriores Eliodoro Villazón, quien participó en la negociación del Tratado y también fue elegido Presidente de Bolivia, en 1909.

El Tratado de 1904 restableció las relaciones de paz y amistad entre Chile y Bolivia y puso fin al Pacto de Tregua.

Se reconoció el dominio absoluto y perpetuo de Chile sobre los territorios aludidos en el artículo 2° del Pacto de Tregua, entre la desembocadura del río Loa y el paralelo 23°. Se estableció el límite de sur a norte entre Bolivia y Chile.

En virtud del Tratado, Chile concedió a Bolivia los siguientes beneficios:

a) Consagración del libre tránsito a perpetuidad en favor de Bolivia por territorio y puertos chilenos, lo cual garantizó el acceso de Bolivia al mar.

b) Construcción a cargo de Chile del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz.

Esta obra de ingeniería permitió, por primera vez, poner a Bolivia en contacto activo y vital con el Océano Pacífico. En pleno cumplimiento del Tratado de 1904, Chile transfirió al Gobierno de Bolivia en 1928, perpetua y gratuitamente, la sección boliviana de ese ferrocarril.

c) Obligaciones financieras asumidas por Chile.





Chile se comprometió a pagar a Bolivia la cantidad de trescientas mil libras esterlinas de la época, en dos parcialidades y asumió como propias garantías en relación con la construcción de una red de ferrocarriles en Bolivia que ayudasen a mejorar su conectividad interna. De igual manera, Chile se hizo cargo de deudas reconocidas por ese país hacia particulares.

Las concesiones y el alto costo de las indemnizaciones y compromisos económicos asumidos por Chile resultan altamente inusuales en situaciones similares de la época. Ellas equivalieron aproximadamente al 4,5% del PIB de Chile en la época y fueron cumplidas a cabalidad.

El diplomático boliviano Alberto Gutiérrez evaluó el Tratado de 1904, años después de su suscripción, de la siguiente manera:

“El Tratado firmado con Chile el 20 de octubre de 1904 era una evolución tan considerable en la economía nacional, que puede decirse que abarcaba todas las necesidades fundamentales: ferrocarriles, instrucción, independencia aduanera y financiera”. (Alberto Gutiérrez, *La Guerra de 1879*. La Paz: Librería Editorial GUM, 2012, p. 352).

III.

LO QUE ESTÁ EN JUEGO: EL DESARROLLO NORMAL DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES Y EL RESPETO POR LOS LÍMITES ESTABLECIDOS

1. Introducción

Bolivia ha solicitado a la Corte Internacional de Justicia que declare que Chile tiene la obligación de negociar un acuerdo por el cual Chile debe ceder territorio a Bolivia, con el fin de que Bolivia tenga "*acceso soberano*" al Océano Pacífico. Bolivia se basa en negociaciones diplomáticas que tuvieron lugar en el pasado como fuente de esta supuesta obligación.

La pretensión de Bolivia carece de todo fundamento. Chile no está sujeto a ninguna obligación existente de negociar con Bolivia para llegar a un acuerdo que otorgue a Bolivia un acceso completamente soberano al Océano Pacífico.

2. Las negociaciones internacionales

Las negociaciones son un componente esencial de las relaciones pacíficas entre los Estados. En su ausencia los Estados serán incapaces de resolver los temas a menudo complejos que forman parte del quehacer internacional. Con el fin de que las negociaciones logren su objetivo, los Estados deben tener libertad para expresar sus puntos de vista y para realizar propuestas que consideren sus derechos e intereses. En ese contexto, es imperativo que los Estados sean capaces de participar en un diálogo abierto y libre, sin necesidad de estar legalmente obligados a llegar a un acuerdo que no tenga debidamente en cuenta los derechos e intereses de cada Estado.





Además, el requisito de que los Estados deben consentir en cualquier obligación legal que se imponga sobre ellos es un principio elemental del sistema legal internacional, proveniente del principio de igualdad soberana.

No habiendo logrado su aspiración a través de relaciones diplomáticas, Bolivia solicita ahora a la Corte que ordene a Chile cumplir con la aspiración política de Bolivia. La reclamación de Bolivia podría tener consecuencias potenciales de gran alcance en la libertad de los Estados para participar en negociaciones diplomáticas, como también en su habilidad para discutir libremente sin temor que su contraparte negociadora argumente más tarde que debido a que en circunstancias particulares en algún momento de la historia una iniciativa diplomática fue realizada o pensada, ésta pudiera luego ser considerada que ha creado una obligación legalmente vinculante de alcanzar un determinado resultado.

3. Respeto por los límites establecidos

Chile y Bolivia establecieron sus límites definitivos en el Tratado de Paz y Amistad de 1904. Este Tratado contiene derechos y obligaciones continuos para ambas Partes, incluyendo el derecho de libre tránsito de Bolivia, y ha sido respetado e implementado por los dos Estados por más de un siglo.

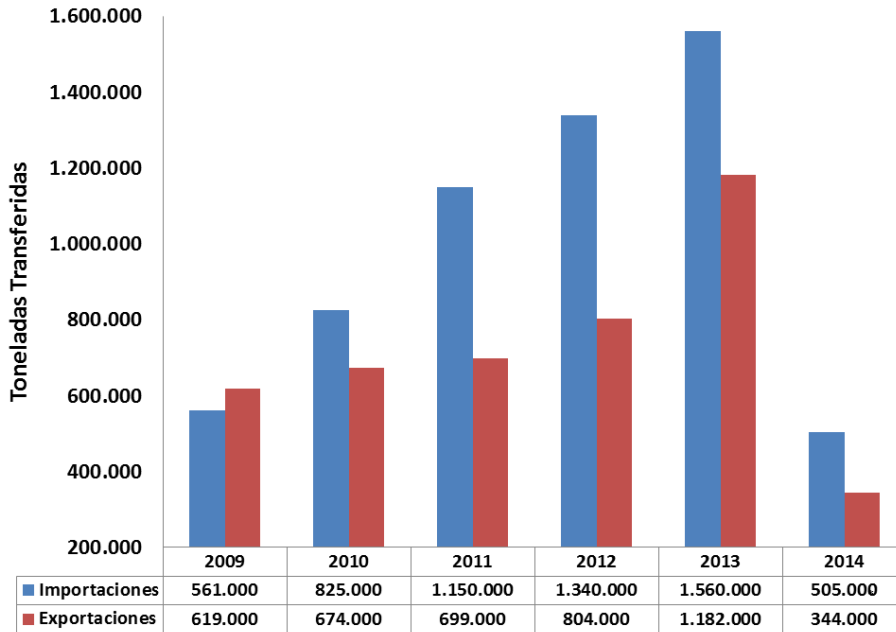
Bolivia busca con su pretensión un resultado por el cual Chile sea obligado a aceptar modificar el límite entre los dos Estados. En efecto, Bolivia busca alterar el límite acordado desde hace 110 años con Chile.





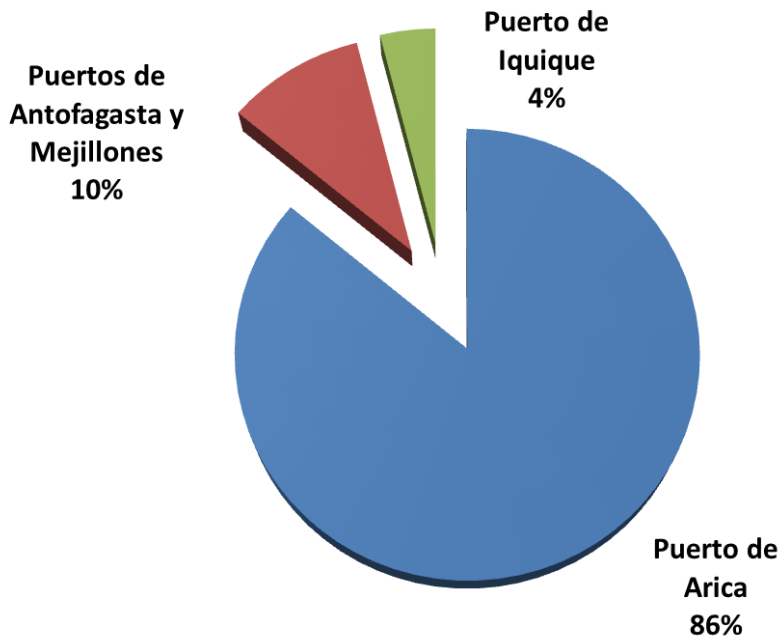
IV. DATOS RELEVANTES

CARGA BOLIVIANA POR PUERTOS CHILENOS



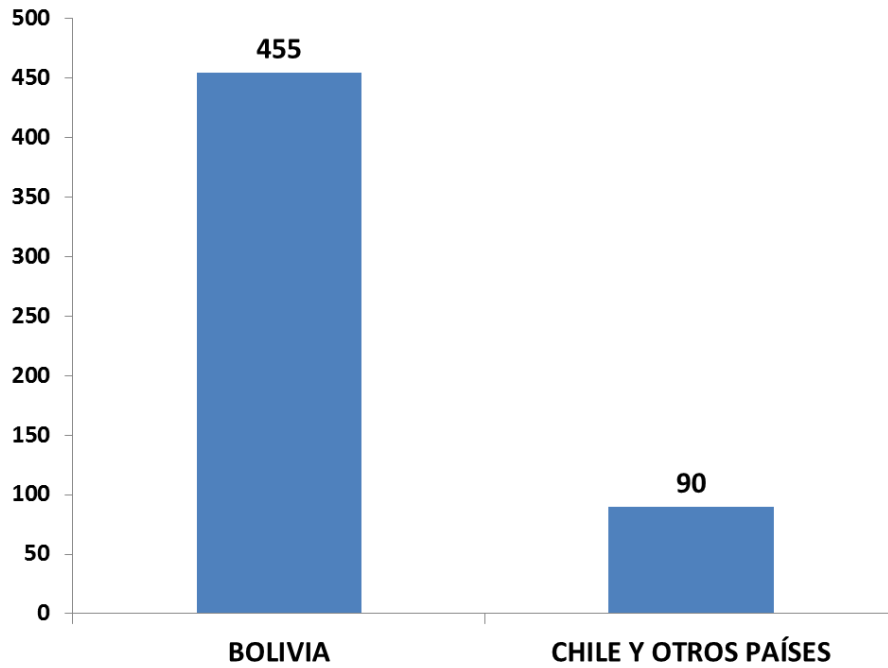
* Cifras al 30 de abril de 2014

PUERTOS CHILENOS UTILIZADOS

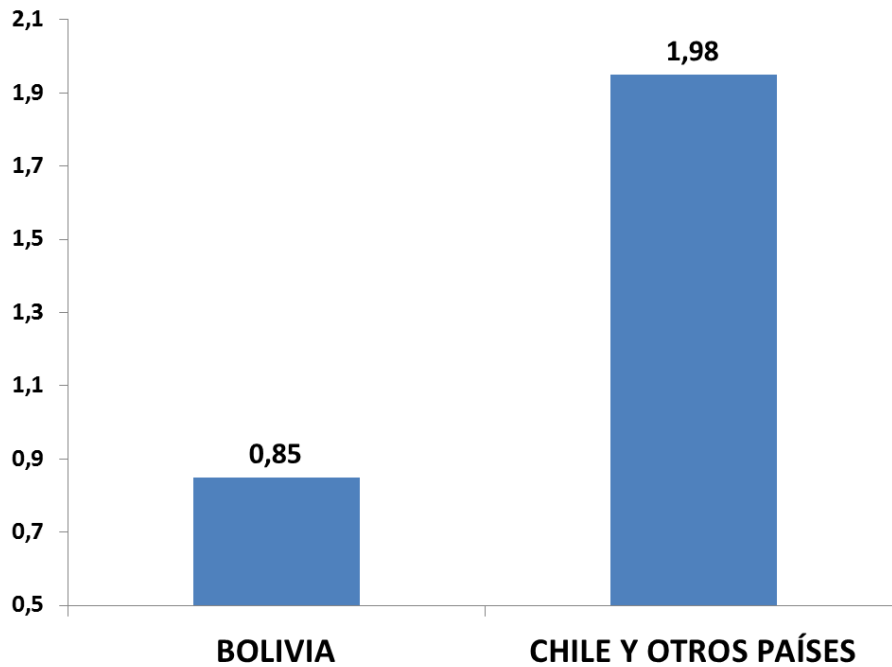




DERECHO A PERMANENCIA DE CARGAS EN ZONAS PRIMARIAS DE LOS PUERTOS DE ARICA Y ANTOFAGASTA (EN DÍAS)



TARIFAS PARA EL SERVICIO DE USO DE MUELLE PARA LA CARGA FIO (EN US\$)





**TOTAL COMERCIO EXTERIOR DE BOLIVIA, 2012
(EXCLUYENDO EL COMERCIO EXTERIOR CON PAÍSES VECINOS)**

- Transferencias por puertos chilenos (Ton.)
- Transferencias por otros países (Ton.)

