

No. 699

**BRAZIL
and
BOLIVIA**

Treaty of commerce and river navigation. Signed at Rio de Janeiro on 12 August 1910

Authentic texts: Portuguese and Spanish.

Filed and recorded at the request of Brazil on 31 August 1973.

**BRÉSIL
et
BOLIVIE**

Traité de commerce et de navigation fluviale. Signé à Rio de Janeiro le 12 août 1910

Textes authentiques : portugais et espagnol.

Classé et inscrit au répertoire à la demande du Brésil le 31 août 1973.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

TRAITÉ¹ DE COMMERCE ET DE NAVIGATION FLUVIALE ENTRE LES
ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL ET LA BOLIVIE

La République des Etats-Unis du Brésil et la République de Bolivie, constamment soucieuses de resserrer davantage encore leurs relations d'amitié et de faciliter le développement de leurs échanges commerciaux, sont convenues de conclure un traité de commerce et de navigation fluviale, conformément aux dispositions des articles V et VI du Traité de Petrópolis, en date du 17 novembre 1903²,

Et ont, à cette fin, désigné pour leurs plénipotentiaires :

Le Président des Etats-Unis du Brésil, MM. José Maria da Silva Paranhos do Rio-Branco, Ministre d'Etat aux relations extérieures, et Leopoldo de Bulhões, Ministre d'Etat aux finances; et

Le Président de la République de Bolivie, M. Claudio Pinilla, son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire au Brésil;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Les Etats-Unis du Brésil et la République de Bolivie dans le désir sincère de continuer de garantir le principe de la plus grande liberté de transit par voie terrestre ou fluviale à chacune des deux nations sur le territoire de l'autre, et d'en faciliter le plus possible l'application, liberté de transit que les Parties se sont reconnue à perpétuité aux termes de l'article V du Traité du 17 novembre 1903, décident d'exonérer de tout impôt, qu'il soit national, d'Etat, ou municipal, le transit de toutes personnes, bagages et marchandises, en respectant la réglementation douanière et policière actuellement en vigueur ou qui serait ultérieurement arrêtée, à condition que celle-ci ne porte pas atteinte à la liberté de transit réciproquement reconnue.

Article 2. En vertu du principe consacré dans ledit article V du Traité du 17 novembre 1903, les navires marchands de tous les pays pourront naviguer librement non seulement sur le fleuve Paraguay, entre la frontière du Brésil et de la Bolivie au sud de Coimbra, et dans le port brésilien de Corumbá, comme ils le font actuellement, mais également sur le canal Tamengo et la lagune de Cáceres, entre Corumbá et le port bolivien de Guachalla, situé sur ladite lagune.

Article 3. En vertu du même principe, les bateaux brésiliens et boliviens pourront naviguer librement sur les fleuves, lagunes et canaux reconnus communs au Brésil et à la Bolivie par ledit Traité du 17 novembre 1903; les bateaux boliviens auront libre accès aux ports de la Bolivie ou pourront les quitter librement pour aller vers l'océan en empruntant les eaux fluviales sur lesquelles le Brésil exerce une souveraineté exclusive.

Article 4. Dans l'exercice du droit consacré aux articles précédents, les navires marchands boliviens pourront transiter librement par les eaux brésiliennes du fleuve Paraguay, depuis Corumbá jusqu'aux lagunes de Mandioré, Gahyba et Uberabalo, dès

¹ Entré en vigueur le 29 juillet 1911 par l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à La Paz, conformément aux articles 39 et 40.

² Voir p. 237 du présent volume.

lors que, moyennant un préavis de six mois, la Bolivie aura installé sur l'une ou l'autre de ces lagunes des postes de douane auxquels devront correspondre par la suite un nombre égal de postes brésiliens.

Article 5. La liberté de navigation consacrée par le présent Traité et par celui du 17 novembre 1903, ne porte pas sur le commerce de cabotage ou de port à port à l'intérieur d'un même pays, commerce qui reste soumis à la législation respective de chacun des deux pays.

Article 6. Les bateaux brésiliens et boliviens demeurent soumis à la réglementation douanière et policière en vigueur ou qui pourrait être ultérieurement arrêtée par chacune des deux républiques dans les limites de leur territoire.

Cette réglementation devra être aussi favorable que possible au commerce et à la navigation et sera formulée de façon uniforme dans les deux pays pour en faciliter l'application.

Article 7. Dans les ports brésiliens seront considérés comme boliviens les bateaux dont le propriétaire et l'armement seront soumis à la législation bolivienne, et réciproquement dans les ports boliviens seront considérés comme brésiliens les bateaux dont le propriétaire et l'armement seront soumis à la législation brésilienne.

Article 8. Aucun impôt ne sera perçu sur les marchandises transitant par l'Amazonie, le Madeira et le Paraguay, en provenance ou à destination de la Bolivie, à bord de navires de quelque nationalité que ce soit, et par les autres fleuves visés par le présent Traité, à bord de navires brésiliens ou boliviens, même s'il est nécessaire de transborder lesdites marchandises d'un bateau à un autre dans les ports douaniers des deux pays ou de les faire transiter par des ports intermédiaires ou des entrepôts fluviaux ou terrestres dans l'attente d'un autre navire.

Dans ce dernier cas, les droits de manutention et d'entreposage seront perçus conformément à la législation de chaque pays.

Article 9. Les colis renfermant des marchandises en transit ne seront pas ouverts par les autorités douanières des ports intermédiaires.

Article 10. Aucun droit, à l'exception du droit de timbre et d'enregistrement, ne sera perçu pour la documentation relative à l'expédition en transit de la marchandise emmagasinée.

Article 11. Le Brésil et la Bolivie percevront dans leurs ports fluviaux, en remplacement des anciens droits dits de phare et de balise au bénéfice de la navigation, un droit unique sur le tonnage qui sera fonction de la capacité totale du bateau.

Cet impôt sur le tonnage ne frappera que les bateaux qui déchargeraient ou chargeraient dans ces ports, à l'exception de ceux qui y seraient contraints pour des raisons de force majeure.

Article 12. Le montant maximum du droit sur le tonnage sera :

- de 16 000 reis au Brésil, et de 12 pesos boliviens et 50 centimes en Bolivie, pour les navires de plus de 30 tonnes jusqu'à 150 tonnes;
- de 32 000 reis au Brésil, et de 25 pesos boliviens en Bolivie, pour les navires de plus de 150 tonnes jusqu'à 200 tonnes;

- de 48 000 reis au Brésil, et de 37 pesos boliviens et 50 centimes en Bolivie, pour les navires de plus de 200 tonnes jusqu'à 400 tonnes;
- de 64 000 reis au Brésil, et de 50 pesos boliviens en Bolivie, pour les navires de plus de 400 tonnes jusqu'à 700 tonnes; et
- de 80 000 reis au Brésil, et de 62 pesos boliviens et 50 centimes en Bolivie, pour les navires jaugeant plus de 700 tonnes.

Article 13. Sont exonérés du paiement du droit sur le tonnage :

- I. Les navires et transports de guerre, à condition qu'ils ne servent pas au transport de marchandises;
- II. Les navires marchands jaugeant moins de 30 tonnes;
- III. Les bateaux utilisés à des fins officielles ou purement scientifiques, ou encore à des fins récréatives;
- IV. Les navires qui feraient escale pour raison de force majeure, à condition qu'ils repartent avec la même cargaison de transit ou que celle-ci après avoir été transbordée, continue son voyage vers sa destination.

Article 14. A l'exception des droits de manutention et d'entreposage prévus à l'article 8, et des droits de timbre et d'enregistrement prévus à l'article 10, le transit, par voie fluviale ou terrestre, ne pourra être frappé, directement ou indirectement, d'aucun impôt, sous quelque forme et à quelque titre que ce soit.

Article 15. Les marchandises ne pourront pas être nationalisées. De ce fait, les marchandises de provenance étrangère qui seraient exportées du Brésil en Bolivie ou de Bolivie au Brésil, seront soumises dans les deux pays au paiement des droits respectifs.

Article 16. I. Les bateaux et transports de guerre boliviens pourront naviguer librement :

Dans le Matto Grosso : sur les eaux brésiliennes des lagunes de Cáceres, Mandioré, Gahyba et Uberaba; sur les canaux reliant ces lagunes et dans le chenal de droite du Paraguay; sur le canal Pedro Segundo ou le Pando, entre les lagunes de Gahyba et d'Uberaba; et sur le Paraguay, depuis la frontière du Brésil avec la République du Paraguay, au confluent de l'Apa, jusqu'à la lagune d'Uberaba;

Dans le bassin de l'Amazone : sur le cours brésilien du fleuve principal et de ses affluents ouverts à la navigation étrangère, et également, sur le Purus depuis le point de confluence, jusqu'au point de confluence de cette rivière avec l'Acre et sur tout le cours de l'Acre et de la rivière de Bahía.

II. Les bateaux et transports de guerre brésiliens pourront naviguer librement sur les eaux boliviennes de Bahía Negra, des lagunes de Cáceres, Mandioré, Gahyba et Uberaba, et sur le canal Pedro Segundo ou le Pando.

III. Lorsqu'une des Parties contractantes désirera poster des vedettes ou d'autres bateaux de guerre dans les fleuves frontaliers navigables, c'est-à-dire le Rio Verde, le Guaporé, le Mamoré, l'Abuna, le Rapirran, l'Acre supérieur et la rivière de Bahía ou y faire croiser des bateaux de guerre, elle informera par note écrite l'autre partie, en lui précisant exactement le nombre et le type desdits bateaux.

IV. Les deux Parties contractantes se réservent la faculté de limiter, d'un commun accord, le nombre des bateaux de guerre qui pourront naviguer dans les eaux relevant de leur juridiction respective.

V. Les navires et transports de guerre qui chargeraient ou transporteraient temporairement des marchandises à des fins commerciales seront soumis à la réglementation douanière ou policière du pays de transit.

Article 17. Le Brésil ou la Bolivie jouiront de tous autres droits et franchises que l'un ou l'autre pays aurait reconnus ou concédés, ou viendrait à reconnaître ou à concéder, en matière de commerce et de navigation fluviale aux autres Etats qui sont ou seraient considérés riverains de l'Amazone et de ses affluents ainsi que du Paraguay et de ses tributaires.

Article 18. En vue de l'expédition en transit de marchandises importées ou exportées, et conformément aux dispositions de l'article 6 du Traité du 17 novembre 1903, le Brésil pourra installer des bureaux de douane à côté des postes de Puerto Guachalla (lagune de Cáceres), Villa Bella (Beni), Abuna (sur la rivière du même nom), Cobija (rivière de Bahía), ou dans tout autre poste de douane ou d'octroi que la Bolivie installerait sur la frontière commune ou à proximité de celle-ci.

Réciproquement, la Bolivie pourra installer des bureaux de douane à côté des postes de Belém do Pará, de Manáos et de Corumbá et de tous autres postes de douane ou d'octroi, tel celui de Santo Antonio (sur le Madeira), que le Brésil aurait installés sur le Madeira et le Mamoré, ou sur tous autres fleuves et en tous autres endroits de la frontière commune ou à proximité de celle-ci.

Article 19. Les marchandises en transit en provenance ou à destination de la Bolivie, qui ne seraient pas transbordées ultérieurement sur un autre bateau se dirigeant vers le port de destination, transiteront par les dépôts de la douane brésilienne ou les magasins ou dépôts flottants de celle-ci, en franchise de tous droits de transit, conformément aux termes de l'article 8 du présent Traité.

Article 20. Pour que les marchandises en provenance ou à destination de la Bolivie puissent transiter par les douanes de Pará et de Manáos, le consignataire ou le transporteur devra présenter un bordereau détaillé des colis remis en dépôt. Il devra être fait mention dans ledit bordereau des numéros, marques, contremarques et du poids brut, de la capacité et du contenu des colis. Les différents paquets contenus dans un colis devront porter les mêmes marques, contremarques et numéros que les colis principaux, avec en sus une lettre de l'alphabet permettant de les identifier.

Article 21. Une fois accomplies les formalités visées à l'article précédent et lorsque le consignataire, l'expéditeur des marchandises ou l'affrèteur des bateaux en transit aura signé un document de cautionnement garantissant le paiement des droits de douane respectifs pour le cas où les marchandises expédiées n'arriveraient pas à destination, les marchandises pourront être retirées des entrepôts où elles étaient consignées.

L'expéditeur sera dégagé de sa responsabilité au vu du certificat de la douane du lieu de destination des marchandises. Ce certificat sera légalisé par l'autorité consulaire compétente.

Pour que cette formalité puisse être accomplie, il sera indiqué dans le document de cautionnement le délai raisonnable dans lequel devra être produite la preuve que les marchandises expédiées en transit sont parvenues à destination.

Article 22. Les bateaux pour le commerce de transit emmèneront, suivant les exigences du contrôle douanier, des employés des douanes des deux Parties contractantes, afin qu'ils vérifient la destination des marchandises.

Article 23. En ce qui concerne l'exportation directe via l'océan Atlantique de produits bruts ou manufacturés en provenance de la Bolivie, les règles stipulées aux articles précédents concernant les documents attestant l'origine des marchandises, s'appliqueront uniquement pour le transbordement de ces produits dans des bateaux prévus à cet effet, et pour l'entreposage desdits produits dans des magasins spéciaux dans les ports brésiliens de transit.

Article 24. Pour que les marchandises et produits d'exportation visés à l'article précédent puissent continuer à transiter, le consignataire émettra un bon de sortie conforme à la réglementation douanière pertinente et aux connaissements.

Article 25. Les bureaux de douane se remettront, en même temps que le connaissement qu'il est coutumier d'envoyer, un bordereau dans lequel seront énumérés les marchandises en transit.

Article 26. Pour les marchandises qui transiteront par le Madeira, la réception et l'expédition se feront au poste douanier installé à Porto Valho ou en tout autre lieu, lorsque le chemin de fer reliant le Madeira au Mamoré aura été mis en service public sur la totalité de son trajet, ou en partie, comme c'est le cas actuellement. Jusque-là, l'expédition et le transbordement obligatoire dont les marchandises en provenance ou à destination de la Bolivie font l'objet dans cette région, continueront d'être effectués à Santo Antonio, conformément à la procédure indiquée aux articles précédents.

Article 27. Une fois que le chemin de fer Madeira-Mamoré aura été mis en service public, l'agent des douanes de la Bolivie et son homologue brésilien veilleront à ce que les colis à destination de la Bolivie soient immédiatement chargés dans les wagons de marchandises du train, sans autres formalités que la vérification extérieure des colis pratiqués par les employés de la douane brésilienne.

Si, pour une raison quelconque, le transport par chemin de fer ne peut s'effectuer immédiatement, les colis seront emmagasinés dans des dépôts spéciaux du poste douanier, sans être frappés d'aucun impôt qu'il soit fédéral, d'État ou municipal.

Article 28. Pour que les colis visés à l'article précédent puissent continuer à transiter, les documents mentionnés à l'article 20 devront être établis et les colis remis aux services ferroviaires qui, sous leur responsabilité, en assureront le transport dans des wagons spécialement destinés aux marchandises, fermés et scellés par la douane brésilienne ou par l'agent des douanes bolivien.

Article 29. Une fois les wagons arrivés en territoire bolivien, il sera procédé à une vérification pour s'assurer que leur contenu est conforme aux bordereaux respectifs et un certificat d'entrée ou d'acquit-à-caution portant mention des observations ou différences relevées lors de la vérification sera délivré.

Ces certificats seront visés gratuitement par l'agent des douanes brésilien, ou, à défaut, par l'agent consulaire brésilien, ou par l'autorité administrative de la Bolivie.

Article 30. Le cautionnement de l'expéditeur sera annulé à Santo Antonio ou à Porto Velho do Madeira sur présentation du certificat d'acquit-à-caution, après comparaison avec le document de cautionnement visé à l'article 21.

Article 31. Les documents de transit, bordereaux, connaissements, certificats et autres documents douaniers ayant pour objet de préserver les intérêts douaniers des deux Parties, devront être présentés à cette fin en un nombre suffisant d'exemplaires, confor-

mément à la législation et à la réglementation douanières de chacun des deux pays. Tout amendement ou modification légale de ces dispositions sera notifié par les services douaniers du pays intéressé aux consuls ou agents douaniers de l'autre pays suffisamment à l'avance, faute de quoi le commerce ne pourra être taxé de manquement aux nouvelles dispositions.

Article 32. Les irrégularités commises par des commerçants pour éviter d'avoir à payer le montant exact des droits de douane seront sanctionnées conformément à la législation et à la réglementation en vigueur dans ce domaine, sans qu'elles puissent donner lieu à l'imposition d'autres amendes que celles prévues par la loi.

Article 33. Les bureaux des douanes boliviens actuellement en place et ceux qui seront mis en place ultérieurement à côté des douanes brésiliennes pourront procéder à l'estimation et à l'évaluation des droits à recouvrer sans autres conditions que celle de retourner les documents de transit dans le délai raisonnable qui aura été établi.

Article 34. Les bagages des passagers du chemin de fer Madeira-Mamoré, en provenance de Bolivie, qui transiteraient par ce pays pour s'embarquer à Santo Antonio vers un autre pays, pourront être transbordés directement des wagons sans être ouverts ni examinés par la douane brésilienne.

Les mêmes facilités seront accordées à Santo Antonio pour les bagages des passagers qui arriveraient en ce lieu et se rendraient en Bolivie par le chemin de fer.

Article 35. En ce qui concerne les articles boliviens exportés, il suffira d'établir un seul bordereau et un seul connaissance, dans le nombre d'exemplaires requis, pour chaque cargaison de chaque exportateur ayant une seule et même destination, même si l'importance de la cargaison exige qu'elle soit répartie sur deux ou plusieurs bateaux.

Article 36. Si, pour une raison quelconque, les bateaux transportant des marchandises à destination de la Bolivie, sur le Paraguay, ne peuvent arriver au port bolivien de Guachalla (lagune de Cáceres) et s'il est nécessaire de procéder au transbordement de la cargaison transportée en transit, ledit transbordement s'effectuera conformément aux modalités spécifiées aux articles 19, 20 et 21, le chef de la douane brésilienne de Corumbá étant habilité à faire accompagner ou non selon qu'il le jugera utile, en fonction de chaque cas particulier, les cargaisons par des employés de son service, jusqu'à la douane bolivienne, sans que le commerçant ait à supporter aucun frais ni aucune rémunération.

Article 37. Afin de garantir les droits de douane du Brésil, les acquits-à-caution respectifs devront être visés par le Bureau des douanes du Brésil sis à la douane de Puerto Guachalla, qui devra participer à la réception des marchandises.

En l'absence d'un agent des douanes du Brésil, les acquits-à-caution ou certificats d'entrée devront être revêtus du visa de l'agent consulaire brésilien, ou s'il n'en existe pas, de celui de l'autorité administrative de la Bolivie.

Article 38. Les passagers en transit vers la Bolivie qui débarqueraient ou s'arrêteraient à Corumbá n'auront pas à acquitter de droits de sortie.

Article 39. Le présent Traité aura force obligatoire pendant un délai de dix ans, à compter du jour où auront été échangés les instruments de ratification, et ce délai étant écoulé, il demeurera en vigueur tant qu'aucune des Parties contractantes ne l'aura dénoncé ou n'aura notifié son désir de le modifier.

En cas de modification, l'article ou les articles visés par la modification demeureront en vigueur jusqu'au jour où les nouvelles dispositions stipulées prendront effet; si l'une des Parties dénonce l'ensemble du présent Traité, celui-ci cessera globalement de porter effet, lorsque douze mois se seront écoulés à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie.

Il est, toutefois, expressément entendu que la dénonciation du présent Traité ne peut affecter le principe de la plus grande liberté de transit par voie fluviale ou terrestre que les deux Parties contractantes se sont reconnue à perpétuité en vertu de l'article du Traité du 17 novembre 1903.

Article 40. Une fois que les formalités légales requises dans chacun des deux pays auront été accomplies, le présent Traité sera ratifié à Rio de Janeiro ou à La Paz, où il sera procédé à l'échange des instruments de ratification, dans les plus brefs délais possibles.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires susnommés ont signé et revêtu de leur sceau le présent Traité, établi en deux exemplaires dans les langues portugaise et espagnole, respectivement.

FAIT à Rio de Janeiro, le 12 août 1910.

RIO BRANCO

LEOPOLDO DE BULHÕES

CLAUDIO PINILLA