

СУДЕБНО-МОРСКАЯ ДЕРЖАВА

Боливия требует от Чили выхода в океан

СТАНИСЛАВ КУВАЛДИН

Власти Боливии подали иск в Международный суд ООН против Чили. Не имеющая выхода к морю Боливия требует от чилийских властей обеспечить ей такой выход, ссылаясь на исторические права. Решить проблему более традиционным путем, — например, заключив с другой стороной особое экономическое соглашение, — власти страны, очевидно, не хотят. В случае иска Боливии — одной из беднейших стран Южной Америки — экономика не играет особой роли. Это романтическая история, связанная с мечтой о потерянном море. История, продолжающаяся почти полтора века.

Боливия считает себя морской державой. Как бы странно это ни звучало для каждого знакомого с географией Южной Америки и представляющего, что главный и единственный судоходный водоем Боливии — высокогорное озеро Титикака.



На этом озере, а также на протекающих через Боливию притоках Амазонки действует флот, официально считающийся военно-морским. В нем служит около 5000 человек. В стране действует Военно-морская академия. По специальному соглашению флот Боливии консультируют советники из ВМФ Аргентины. Как правило, именно на аргентинских судах боливийские морские офицеры проходят стажировку и обучаются навыкам службы в открытом море. Иными словами, страна всеми силами демонстрирует, что флот для нее — серьезное дело. Сродни потешному полку, который рано или поздно развернет знамена в настоящем деле — в охране морского побережья Боливии, которого у нее пока нет, но которое, как уверяют власти страны, обязательно будет. 24 апреля Боливия подала на Чили в Международный суд, убежденная, что с точки зрения истории выход в Тихий океан — ее справедливая прерогатива.

Формально между Боливией и Чили действует договор о мире и дружбе, заключенный в 1904 году. По нему Чили, отрезавшая Боливию от моря, взяла на себя обязательство обеспечить доступ Боливии к своим северным портам и свободный транзит товаров по своей территории. Соглашение это не нарушалось. Боливия платит минимальные пошлины за использование чилийских портов для своих товаров. Соглашение 1904 года также включило в себя обязательство Чили построить железную дорогу от своего порта Арико через Анды до боливийского Ла-Паса. Это обязательство было выполнено в 1913 году.

В мае Чили отмечали столетие запуска дороги — и это стало своего рода демонстрацией в ответ на боливийский иск в Гаагу. Президент Чили Себастьян Пиньера проехал на поезде по железной дороге и выразил сожаление, что рядом нет боливийского президента. Пиньера подчеркивал: дорога — символ того, что Чили верна своим обязательствам.

Символическое значение — главное из тех, что имеет сейчас эта дорога. Большая часть товаров давно перевозится от чилийских портов по шоссе. Впрочем, это не мешает Боливии предъявлять претензии Чили в связи с ненадлежащим содержанием своего участка полотна.



МОРСКАЯ ПОТЕРЯ

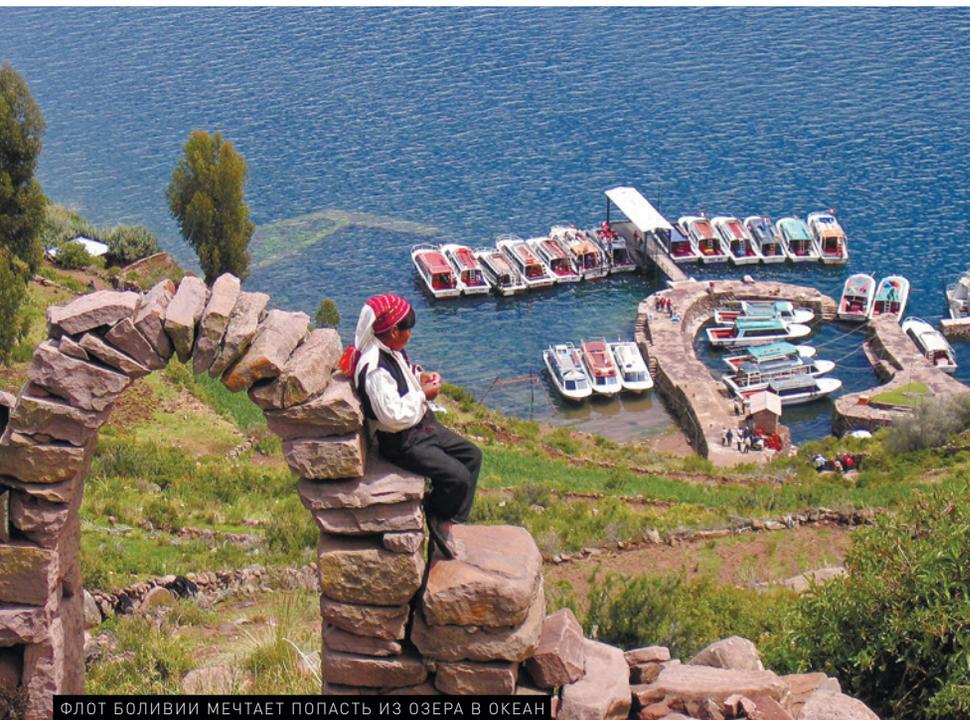
Когда-то Боливия действительно обладала выходом к Тихому океану: во всяком случае, такой выход был у предшественницы Боливии — испанской колонии Верхнее Перу. Точных границ с Перу и Чили тогда установлено не было, и это породило ту конфигурацию союзов и конфликтов, которые до сих пор влияют на отношения между тремя странами. Усложняло ситуацию и то, что узкая полоска побережья, через которую обеспечивался выход Боливии к морю, была богата селитрой — стратегическим товаром, основой для производства взрывчатых веществ и основной статьёй чилийского экспорта.

Это привело к заключению соглашения, согласно которому граница между Боливией и Чили устанавливалась по 24-й параллели. Однако на пространстве между 23-й и 25-й параллелями — т.е. в приграничных прибрежных регионах — действовал особый экономический режим, где ни одна из стран не могла самостоятельно устанавливать налоги без согласия другой. В таком соглашении была прежде всего заинтересована Чили, которой принадлежала большая часть мощностей по добыче селитры и которая поэтому была заинтересована в повышенных налогах. И когда Боливия решила национализировать производство селитры на своем участке побережья, это привело к войне, в которой Боливию поддержала Перу (также имевшая претензии к Чили). В итоге боевых действий 1879—1883 годов и Боливия, и Перу были наголову разбиты чилийской армией. Выход к морю Боливия потеряла. Однако до сих пор не может об этом забыть.

Желание Боливии во что бы то ни стало получить выход к морю со временем превратилось в нечто вроде национальной одержимости. Ежегодно 23 марта здесь отмечается День моря. Он приурочен к смерти Эдуардо Обароа, офицера боливийской армии и главного героя войны с Чили: он отказался сдать ее чи-

лийским солдатам и бросил дерзкие слова их командиру перед тем, как получить пулю.

В этот день в столице Боливии Ла-Пасе и других городах обязательно проходят парады с участием моряков боливийского флота, а люди проходят по улице с моделями кораблей. Частью церемонии обычно бывает



ФЛОТ БОЛИВИИ МЕЧТАЕТ ПОПАСТЬ ИЗ ОЗЕРА В ОКЕАН

прослушивание в полной тишине записей морских звуков — шума волн, криков чаек и пароходных гудков. Это большой «День Не-Победы», который тем не менее объединяет нацию в решимости помнить о том, что они не заперты в горах и имеют право на море, которое когда-нибудь услышат не только в записи.

Кроме того, на ежегодном общенациональном конкурсе красоты одна из участниц получает титул «Мисс Литораль», представляя несуществующую прибрежную провинцию Боливии. В каком-то смысле ее красота посвящается недостижимому морю.

Путь Боливии к морю длится уже 130 лет. Однако он состоит не только из романтических ожиданий. Попытки решить территориальную проблему предпринимались. Одна из них была сделана Аугусто Пиночетом, который вскоре после прихода к власти постарался урегулировать спорные вопросы с соседями. В 1975 году он предложил передать Боливии узкую полосу земли у перуанской границы. Однако в соответствии с обязательствами решение в спорном районе требовалось согласовать с Перу, которая отвергла план.

Перу пытается заинтересовать Боливию своими проектами. С 2010 года Боливии на 99 лет предоставлен в аренду участок побере-

жья недалеко от перуанского порта Ило — с разрешением разместить там базу военного флота. Пока о строительстве и использовании этой базы говорить рано. Между Ило и боливийской территорией нет удовлетворительных дорог: стороны пока не могут себе их позволить.

Перу надеется расширить контакты с Боливией из-за ресурсов страны. В 2005 году планы поставлять газ по короткому маршруту из Боливии в Чили привели к широким демонстрациям боливийцев левых взглядов. Они не желали быть связанными со страной, «укрававшей» у их родины море, тем более что Чили является одной из успешнейших капиталистических стран Южной Америки.

Демонстрации в итоге привели к власти нынешнего президента, левого популиста Эво Моралеса. Он может склониться к альтернативному проекту газопровода, который свяжет Боливию с Перу, в частности с портом Ило. Ведь убежденный социалист Моралес прекрасно знает, что Перу тоже требует от Чили морских территорий. Перуанские власти с 2008 года пытаются заполучить через Международный суд ООН часть чилийской морской границы. Впрочем, перуанцы ждут судебного вердикта не с такой страстью, как боливийцы: ведь выход к морю у них все-таки есть. **ММ**





ВМС БОЛИВИИ

173 КОРАБЛЯ

БОЛЬШИНСТВО ПАТРУЛЬНЫЕ
И ТРАНСПОРТНЫЕ КАТЕРА

**2 ЛЕГКИХ
ПАССАЖИРСКИХ
САМОЛЕТА CESSNA**

ДЛЯ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ВЫСШЕГО
КОМАНДНОГО СОСТАВА

**2 ТЫСЯЧИ МОРЯКОВ
И МОРСКИХ
ПЕХОТИНЦЕВ**

ЛИЧНЫЙ СОСТАВ