

УДК 94[355.46:316.485.6

КУЦЬКА О. М.

<https://orcid.org/0000-0002-5595-2995>

ПЕРЕМИБІДА Д. О.

<https://orcid.org/0000-0001-7468-4060>

<https://doi.org/10.33577/2313-5603.37.2022.270-291>

РЕАЛІЗАЦІЯ ПРАГНЕННЯ ВИХОДУ ДО МОРЯ В РАМКАХ ВОДНИХ КОНФЛІКТІВ ХХІ СТОЛІТТЯ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ВИРІШЕННЯ ПРОТИРІЧ МИРНИМ ШЛЯХОМ

Частина I

У статті розглянуто конфлікти за доступ до моря (океану), що викликали міжнародне занепокоєння у ХХІ столітті. Увага зосереджується на тих епізодах, де рішення було винайдено мирним шляхом. Констатується, що універсального рішення задоволення потреб країн, що не межують з морем чи океаном, а прагнуть цього, – немає. Це зумовлено, насамперед, географічним розташуванням країни, різницею походження проблеми, дипломатичними відносинами з прибережною країною та неготовністю конфліктуючих сторін до мирного діалогу. Водночас мирне вирішення суперечок можна реалізувати за допомогою міжурядових зусиль як міжнародного співтовариства, так й представників держав, між якими вони виникли. Це рішення напряду залежатиме від волі транзитних країн у поєднанні з порядністю держав, що використовуватимуть її територію, транспортну та портову інфраструктуру. У випадку дружньої згоди обидві сторони конфлікту тільки виграють, оскільки продемонструють здатність до діалогу та міжнародної співпраці, а це, своєю чергою, підвищить їх привабливість та надійність як партнерів у торгівлі з іноземними державами.

Ключові слова: водні конфлікти, вихід до моря, орендування морських портів, територіальні води, свобода транзиту.

Постановка проблеми. Загальна історія імперій, що створювалися і розпадалися, а також вплив сучасної геополітики залишили спадщину конфліктів, у тому числі за озера, річки, моря та океани. Адже водний простір становить особливий інтерес для країн, оскільки забезпечує морські рибальство і туризм, транспортні і логістичні потреби, надає корисні копалини і відновлювані джерела енергії тощо.

Куцька Олеся Михайлівна, доктор історичних наук, доцент, професор кафедри тактики Національної академії сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

Перемибіда Денис Олександрович, начальник науково-дослідної лабораторії Наукового центру Сухопутних військ Національної академії сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

© Куцька О. М., Перемибіда Д. О., 2022

У цій ситуації надзвичайно важливим є можливість розв'язання протиріч мирним шляхом (дипломатичними, судовими процесами). Хоча закони, договори та угоди підписуються з надією на їх дотримання, реальність часто показує зворотнє. Водночас розвиток інститутів міжнародного права (наприклад, суд в Гаазі) і наддержавних організацій (наприклад, ООН та ЄС) сприяють вирішенню конфліктів на стадії їх виникнення, не даючи йому перерости у збройне насилля.

Актуальність дослідження зумовлена наявністю у XXI ст. суперечок між державами за суверенітет морських територій, архіпелагів й островів, за вихід до моря чи користування трансграничними річками, які виливаються у нестабільну ситуацію в різних регіонах світу та викликають міжнародне занепокоєння. Аналіз прикладів мирного вирішення такого роду міждержавних протиріч незаперечно слугуватиме досвідом для України, в історії якої є подібні факти (спори з Молдовою за ділянку території на березі Дунаю; зіткнення інтересів з Румунією за острів Зміїний; окупація Росією Криму, обмеження останньою судноплавства в Азовському морі).

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Ідеєю для дослідження послужив матеріал, підготовлений Тихоокеанським інститутом дослідження розвитку довкілля та безпеки (Окленд, США). Здебільшого там розкриті випадки боротьби за воду як за ресурс або використання її як «зброї». До бестселерів, які розкривають важливість морського простору у житті будь-якої держави слід віднести праці колишнього верховного головнокомандувача союзними військами в НАТО американського адмірала Д. Ставрідіса (Stavridis, 2017) та його співвітчизника контр-адмірала, військового морського теоретика й історика А. Мегена (Mahan, 1890). Вони зосереджуються на питаннях як географія океанів формувала долі націй і як військово-морська потужність держав змінювала світ. Проте обидва автора зосередились здебільшого на воєнно-морській стратегії. Українські дослідники також приділяли увагу питанню водних конфліктів, проте вони зосереджувались на суперечках за доступ до питної води (Kutska O. and Lavrut T., 2021). Глибокому та всебічному аналізу подій, що досліджувались, сприяли матеріали Конвенції ООН з морського права (United Nations Convention, 1982), мапи та схеми атласів.

Що стосується подій сучасності, то відомості про реалізацію окремими країнами своїх прагнень отримати вихід до моря (морське узбережжя, бази/порту на території іншої держави, користування водними шляхами, що ведуть до моря тощо) отримали своє відображення на сторінках мережі Інтернет і, здебільшого, стосуються конкретних фактів щодо певної країни. Зазначені джерела та значний масив інформації, який ми не відобразили в силу лише дотичності до наших наукових пошуків, створили підґрунтя для роздумів та узагальнень, які викладено нижче. Запропонований нами погляд на водні конфлікти ХХІ ст. з ракурсу прагнень країн відновити/ отримати доступ до моря з усіма наступними привілеями від цього є новим у вітчизняних історичних дослідженнях.

Мета роботи полягає у висвітленні конкретних фактів, коли історичні передумови стали підґрунтям до висунення країнами, які не мають прямого виходу до моря, претензій до сусідів у наданні їм такого права. Основна увага приділена мирному вирішенню протиріч, які виникли як наслідок реалізації такого роду бажань.

Задля реалізації цієї мети плануємо вирішити наступні дослідницькі завдання: виокремити конфлікти, що точаться за доступ до моря; проаналізувати історичні передумови виникнення суперечок; окреслити стан справ щодо вирішення претензій у ХХІ ст.

Виклад основного тексту. За відправну точку беремо наступні твердження: по-перше, у кожному протистоянні завжди присутні дві сторони. У цій роботі події розглядаються з акцентом на країну, яка висуває претензії. По-друге, спільним у цих протиріччях є виключно прагнення виходу до моря, його обґрунтування та реалізація, які мають свої відмінності у кожному окремому випадку. Спираючись на численні повідомлення за темою запропонованого дослідження, пропонуємо на конкретних прикладах розглянути різні варіанти вирішення таких суперечок.

Варіант отримання доступу до моря шляхом орендування морських портів на території іншої країни внаслідок укладання двосторонніх договорів: Ефіопія.

Починаючи з кінця ХХ ст. Ефіопія перетворюється на економічний центр Східної Африки. На шляху до цього уряд країни спромігся згасити міжетнічні конфлікти, провести широкомасштабну аграрну реформу, серйозно розвинути промисловість. Були

побудовані автомобільні та залізничні дороги, які зв'язували Ефіопію з сусідніми країнами. Особливу увагу у XXI ст. країна приділяє увагу морським проектам і, зокрема, створенню військово-морського флоту (ВМФ). В першу чергу, це обумовлюється проблемою піратства та міжнародного тероризму в регіоні (*Карпов, 2019; Gamal, 2021*).

Проте свій флот разом із виходом до моря Ефіопія втратила близько 30 років після завершення громадянської війни в країні (1974–1991 рр.) та боротьби Еритреї за незалежність. Варто нагадати, що остання з 1890 до 1941 р. була колонією Італії, потім перебувала під протекторатом Великобританії, з 1950 р. – її приєднали до Ефіопії. У 1955 р. (за іншими відомостями у 1958 р.), імператором Х. Селассіє за сприяння Сполученого Королівства був створений військово-морський флот країни зі штабом у Масауа (*Saba, 2020; Shay, 2019*). А з початком боротьби Еритреї за незалежність у 1961 р., Ефіопія перевела свої військово-морські сили на бази у еменських портах (*Gamal, 2021*). У 1993 р. Еритрея домоглась своєї багаторічної цілі – отримала незалежність. Хоча офіційна Аддіс-Абеба намагалась домовитися з нею про доступ свого флоту до Ассаба, це не було домовленістю, яку могла прийняти нова незалежна держава. У цей час Ємен висилає кораблі ВМФ Ефіопії, які попрямували в Джибуті, де їм орендували гавань. А вже у 1996 р. остання прострочила сплату портових зборів. Під цим приводом Джибуті захопила всі її кораблі (за іншими джерелами – уряд Ефіопії власним рішенням розпустив свій військово-морський флот) (*Gamal, 2021; Shay, 2019*). З 1998 р., усвідомлюючи уразливість залежності від одного порту, Ефіопія обрала стратегію диверсифікації доступу до портів як у Червоному морі, так й в Індійському океані (*Saba, 2020*).

Проте у 1998 – 2000 рр. між Ефіопією та Еритреєю знову виникає збройний конфлікт за контроль над прикордонними територіями (рівнину Бадме). І навіть подальший мирний договір не зменшив напругу між ними.

У липні 2018 р. країни відновили дипломатичні відносини (*Гринько, 2004*). Однак, незважаючи на відкриття посольств, відновлення авіарейсів і надання Ефіопії права використовувати в цивільних цілях порти Масава й Ассаб, Еритрея виказує

побоювання щодо появи на своїй території військово-морських баз країни, яка ще недавно була головною загрозою її незалежності (*Карпов, 2019*).

Такий стан речей давав мало шансів на те, що Ефіопія зможе продовжувати використовувати порти Еритреї, як це було раніше. Тож довелося шукати альтернативу. Тому Ефіопія, по-перше, підписує угоду про придбання частки в порту Джібуті, який наразі обробляє приблизно 95% її експорту та імпорту. По-друге, погоджує угоду з Сомалілендом про 19% частку в порту Бербера (*Olewe, 2018*).

Після закінчення статусу «ні миру, ні війни» між Еритреєю та Ефіопією відбулось: відкриття сухопутних кордонів; зняття санкцій ООН щодо Еритреї; відновлення телекомунікаційних ліній, і навіть повітряного транспорту. Вперше за більш ніж двадцять років ефіопські кораблі пришвартувалися в еритрейських портах Масауа та Ассаб, підживлюючи надію на майбутню торговельно-економічну нормалізацію між двома країнами, і з'явилися плани про автомобільні та залізничні мережі, які б пов'язували дві країни. Більше того, ініціативу формування нового ефіопського флоту підтримала Франція, яка у березні 2019 р. погодилася докласти зусиль щодо зміцнення економічних зв'язків із цією країною (*Saba, 2020*). Проте у 2020 р. у відповідь на початок збройного протистояння між федеральним урядом Ефіопії та місцевою владою регіону Тиграй президент Е. Макрон, як й інші країни світу, обрали стриману позицію щодо морського розвитку цієї країни (*Громадянська війна..., 2021*).

Таким чином, Ефіопія не має виходу до моря і відповідно ВМФ з 90-х років ХХ ст. Однак у 2018 р. вона оголосила і не полишає перспективні плани щодо відродження військової морської присутності в регіоні. Про це свідчать слова прем'єр-міністра А. Абія від червня 2018 р.: «Ми побудували одні з найсильніших наземних та військово-повітряних сил в Африці... у майбутньому ми маємо нарощувати потенціал наших військово-морських сил» (*Shay, 2019*).

Можливими базами розміщення ефіопського військово-морського флоту урядом цієї країни передбачаються:

Джібуті, порт якої пов'язаний зі своїм сусідом залізничною лінією завдовжки 759 км (пов'язує столицю Аддіс-Абебу з портом Дорале) (*Shay, 2019*);

Сомаліленд, оскільки Ефіопія зараз придивляється до інвестицій у порт Бребера та планує будівництво від нього до кордону дороги (*Gamal, 2021*);

Кенія, з якою у 2018 р. було домовлено про сприяння у придбанні землі на острові Ламу в рамках проєкту «Порт Ламу-Південний Судан-Ефіопія-Транспорт»;

Судан: в угоді, підписаній із цією країною у 2018 р., Ефіопія погодилася розвивати Порт-Судан, прагнучи диверсифікувати свої портові виходи та знизити портові збори (*Shay, 2019; Gamal, 2021*).

Що стосується Еритреї, то після війни 1998 – 2000 рр., дві країни хоча й підписали мирний договір у 2018 р., проте відносини ще не «відтанули». Більше того Еритрею хвилюють події Тиграйського збройного конфлікту, що ставить під сумнів, що Ефіопія знову зможе покладатися на свої порти в Ассабі і Масауа (*Shay, 2019*). Водночас ОАЕ не так давно відмовилися від своєї військової бази у портовому місті Ассаб, що є доволі спокусливим для потенційно можливого ВМФ Ефіопії. Ця база є добре підготовленою, а, отже, їй не доведеться вкладатися у розбудову та підготовку нових споруд (*Gamal, 2021*).

На думку російського дослідника О. Карпова, будівництво військово-морських сил Ефіопії є вигідним для всіх держав Африканського рогу. Не маючи виходу до моря, Ефіопія має в своєму розпорядженні, на відміну від прибережних держав, найбільш розвинену економіку і військову міць у регіоні. А отже, будівництво портів та потенційних морських баз сприятиме розвитку національних економік країн-сусідів. Крім того, економічна взаємозалежність держав регіону за підтримки ефіопського флоту сприятиме зміцненню загальної безпеки та підтримці стабільності у Східній Африці (*Карпов, 2019*). Водночас американський морський дослідник Т. Уокер попередив, що Ефіопії знадобляться десятиліття, щоб створити повноцінний ВМФ, що вона наразі може «створити морський вигляд своїх збройних сил» (*Olewe, 2018*).

Варіант втримання прав на вихід у море відповідно до рішення міжнародного суду: Гондурас.

Фонсека – це затока у Центральній Америці Тихого океану, яка має площу близько 3200 км² (за іншими даними – 1800 км² (Golfo de Fonseca). Вона є мілководним водоймищем, що межує з

Гондурасом на північному сході, Сальвадором на північному заході і Нікарагуа на південному сході. Берегова лінія простягається на 261 км. При чому Гондурасу належить 185 км, Сальвадору – 29 км, Нікарагуа – 40 км (*Presidentes firman...*, 2007; *Isla Conejo...*, 2013). Її вхід, визначається мисом Амапала в Сальвадорі та мисом Косігуїна в Нікарагуа і має ширину близько 32 км та далі розширюється приблизно до 80 км; довжина – 74 км, глибина – до 27 м (*Golfo de Fonseca*). Цікаво, що гондураське місто Амапала, розташоване на березі затоки, було фактично столицею недовговічної Великої Республіки Центральної Америки (1896 – 1898 рр.), до складу якої входили Гондурас, Сальвадор та Нікарагуа (*Paullier*, 2017).

Конехо є частиною архіпелагу з п'яти островів та острівців у затоці Фонсека. Його площа близько 50 гектарів. Там немає питної води та бідна рослинність. Він знаходиться за 600 м від узбережжя Гондурасу, територія якого з'єднується під час відливу. Сьогодні Конехо перебуває під контролем Гондурасу: над ним піднято біло-блакитний прапор цієї країни, у глибині знаходиться бетонна будівля, а на березі невеликий причал і цементний вертолітний майданчик. Населений острів лише гондураськими військовими (*Isla Conejo...*, 2013; *Nájar*, 2013; *Conejo...*, 2018; *Caso de la Isla...*, 2019).

Фактичні кордони трьох вищезазначених країн і їх претензії на власність на острови у затоці були предметом чисельних юридичних баталій у міжнародних судах. Зокрема у 1917 р. Центральноамериканський суд виніс рішення у справі, яка стала відома як «справа Фонсека». Спір виник у результаті розбіжностей між Сальвадором та Нікарагуа у зв'язку з підписанням останнього договору про передачу затоки Сполученим Штатам для створення військово-морської бази. Сальвадор стверджував, що це порушує його право на спільну власність у затоці. Тоді суд став на бік Сальвадора (*Isla Conejo...*, 2013).

Шестиденний збройний конфлікт між Сальвадором і Гондурасом виник у 1969 р. (більш відомий як «Футбольна війна»). Спрощена версія її початку – це протистояння футбольних команд цих країн у відбірковому етапі Чемпіонату світу з футболу, у якому збірна Сальвадору перемогла збірну Гондурасу. Але безпосередньою причиною війни була давня суперечка щодо спільного суходільного кордону. 14 липня 1969 р. сальвадорська армія розпочала наступ на Гондурас і зуміла підійти до її столиці. 20 липня

Організація американських держав домовилася про припинення вогню. Як наслідок – сальвадорські війська було виведено на початку серпня цього ж року. Однак мирний договір між двома країнами підписано лише через десять років (30 жовтня 1980 р.). За ним прикордонна суперечка була вирішена на користь Гондурасу, тим самим зменшивши територію Сальвадору. Зазначене рішення, наслідки переселення з Гондурасу сальвадорських робітників, економічна криза та прихід до влади по суті військового уряду стали наслідком Громадянської війни (1979 – 1992 рр.) (Honduras y El Salvador., 2014). В ході неї у 1983 р. військовий загін, який Сальвадор утримував на острові Конехо, був відкликаний для участі у битвах на континенті (Nájar, 2013; *Presidentes firman...*, 2007).

Після відходу сальвадорців острів займають гондурасці. І тут існує декілька версій того, як останні там опинились. За першою – уряд Сальвадору при відході своїх військ дозволив збройним силам Гондурасу окупувати острів в рамках заходу з контролю за постачанням зброї з Нікарагуа партизанам Фронту національного визволення імені Фарабундо Марті (ФНОФМ) (*Caso de la Isla...*, 2019). За іншою – морська база Гондурасу знаходиться на острові Конехо ще з 1969 р., з моменту його окупації Гондурасом під час Футбольної війни із Сальвадором (*Isla Conejo...*, 2013). За третьою версією – Гондурас самовільно незаконно захопив територію острова, скориставшись відсутністю сальвадорської військової охорони (Honduras y El Salvador., 2014; Nájar, 2013; *Paullier*, 2017).

Для Гондурасу конфлікт був подоланий рішенням Гаазького суду 1992 р., який визнав суверенітет на 3 морські милі від узбережжя кожної країни та передав управління рештою вод затоки трьом країнам, що її поділяють (*Presidentes firman...*, 2007; *Paullier*, 2017). Ймовірно тому, що острів Конехо знаходиться менш ніж за кілометр від мису Конехо, у резолюції по цій справі щодо нього не було нічого зазначено – він автоматично потрапив у суверенну зону Гондурасу. Проте Сальвадор подав апеляцію на це рішення, стверджуючи, що зазначений острів узурповано гондурасцями. У 2003 р. Міжнародний суд відхилив перегляд цієї резолюції (*Castellanos and Mota*, 2013; *Presidentes firman...*, 2007).

Цікаво, що на розгляд Міжнародного суду Гондурас представив колоніальну карту, яка недатована, але за ствердженнями

представників цієї країни походить від 1796 р. На ній узагальнюються спостереження, зроблені в 1794 р. мексиканською експедицією, яка тоді досліджувала затоку Фонсека. Своєю чергою Сальвадор надав свій документ – запис з офіційного урядового журналу країни («La Gaceta») від 1856 р., коли уряд цієї країни попросив інспектора вільних земель у Сан-Мігеле обстежити вільні землі на островах Сакаті, Меангера та Конехо (*Isla Conejo.*, 2013). Водночас міністр закордонних справ Сальвадору Х. Міранда запевнив, що в його країні є історичні документи, деякі з яких датовані 1821 р., що також підтверджують право власності на острів (*Nájar*, 2013).

Отже, відсутність чіткого розмежування продовжує породжувати конфлікти: військові стріляють у рибалок, яких вони звинувачують у вилові риби у чужих водах, а президенти погрожують використати військово-повітряні сили для захисту свого суверенітету, розгортаються дискусії у пресі та дипломатичній переписці. Так, у березні 2014 р. уряд Сальвадору опублікував лист президента М. Фунеса, який той направив своєму гондураському колезі Х. Ернандесу з вимогою «негайного виселення» з острова Конехо. В іншому листі, який міністр закордонних справ Сальвадору Х. Фламенко надсилає Генеральному секретареві ООН, «засуджується провокація Гондурасу на острові Конехо, а саме відкриття там у 2013 р. вертолітного майданчика та проведення інфраструктурних робіт (*El Salvador exige...*, 2014).

У 2007 р. та 2015 р. лідери країн Центральної Америки підписали спільну декларацію про перетворення району затоки Фонсека на простір миру та безпеки, але слова не призвели до розв'язання суперечок (*Paullier*, 2017).

Наприкінці квітня 2018 р. законодавча фракція ФНОФМ, яка керувала тоді Сальвадором, зажадала перед пленарним засіданням від 84 депутатів конституційної реформи, що включатимеме власність на Конехо та інші островці затоки Фонсеко. У відповідь міністр закордонних справ Гондурасу М. Агуеро направила до Сальвадора ноту, в якій висловила «свою рішучу незгоду та неприйняття» проекту «включення» Конехо до складу території Сальвадора» (*Conejo.*, 2018).

Наслідки територіального конфлікту між Гондурасом та Сальвадором актуальні були й у 2021 р. Зокрема, сальвадорський конгресмен Г. Гальєгос звернувся до президента своєї країни з

проханням зробити «все необхідне» для повернення острова Конехо (*They ask Nayib Bukele...*, 2021) Своєю чергою офіційна Тегусігальпа неухильно заявляє про свій суверенітет над 25 островами та острівцями у затоці Фонсека, посилаючись на дві ухвали, винесені Міжнародним Судом 11 вересня 1992 р. та 18 грудня 2003 р. (MP.– Honduras., 2021). Діючий президент Гондурасу Х. Ернандес озвучив свою позицію наступним чином: «Конехо – це територія Гондурасу, і крапка». «Наша територія священна, і в разі потреби ми повинні захищати її ціною власного життя», – наголосив він (*Puntualiza el presidente Hernández...*, 2021).

Виникає питання: «Чому цей острівець настільки важливий для Гондурасу?» Відповідь витікає з його стратегічного географічного розміщення для цієї країни: на відміну від Нікарагуа та Сальвадору, для Гондурасу затока є єдиним виходом у Тихий океан. Хоча ухвала Гааги надає права трьом країнам на води затоки Фонсека, дві перші країни історично відмовлялися визнавати права Гондурасу на цей район (*Castellanos and Mota*, 2013). Географічне положення сусідів останнього утворює свого роду кліщі на вході в затоку, що ще більше закриває вільний доступ, оскільки обидва мають суверенітет у 12 морських миль відповідно до Конвенції ООН з морського права. Якби влада Нікарагуа і Сальвадору захотіли обмежити судноплавство у своїх територіальних водах, вони могли б ізолювати гондурасців (*Nájar*, 2013; *Presidentes firman...*, 2007) Таким чином, у кого більше території, той гарантує ширше сполучення з Тихим океаном, і в цих умовах острови в затоці Фонсека мають фундаментальне значення (навіть такий острівець, як Конехо). Більше того, уряд Гондурасу розробляє ініціативу щодо будівництва мосту, який би з'єднавав порт Амапала на острові Тигр з материком у секторі Койоліто, а також створення Інституту розвитку Гондураського архіпелагу в затоці Фонсека (MP. – Honduras., 2021).

З іншого боку, Г. Перес, експерт із міжнародного права та азіатських справ вважає, що «Сальвадор використовує ситуацію для розробки своїх планів розширення, які у нього були в затоці Фонсека. Він в союзі з Нікарагуа завжди мав намір закрити вихід до Тихого океану». Основний конфлікт виникає через конкуренцію портів Амапала (Гондурас) та Ла-Уніон (Сальвадор). Більш того, чинний президент Сальвадору М. Букеле прокладає шлях до розробки нової версії особливих економічних зон, де робить

ставку на відносини з Китаєм. Останній має намір інвестуватися у створення особливої економічної зони на площі 2800 км² між портом Ла-Ліберад та порт Ла-Уніон. А це вже геостратегічна загроза для Гондурасу, права якого Сальвадор у затоці Фонсека ігнорує (*China's Gulf of Fonseca...*, 2021).

Варіант відхилення міжнародним судом позову щодо отримання виходу до моря: Болівія.

У XIX ст. початок індустріалізації збільшив потребу у сировині. Власне війну Чилі з Болівією та Перу (відому як Тихоокеанська війна 1879–1883 рр.) серед іншого пов'язують з прагненням першої захопити найбільші родовища селітри у болівійській та перуанській частинах пустелі Атакама. Бойові дії почались 14 лютого 1879 р. з висадки чилійського десанту у провінції Антофагаста (Болівія). Через два місяці Перу (відповідно до договору про взаємодопомогу від 1873 р.) надає своїй східній сусідці військову допомогу. Внаслідок війни Перу втрачає низку своїх провінцій, а офіційна Ла-Пас у 1884 р. підписує перемир'я (мирний договір укладено у 1904 р.), за яким Чилі отримала провінцію Антофагаста, що позбавляє болівійців 400 км берегової лінії і виходу до моря. Варто наголосити, що в обмін на цю територію Чилі зобов'язалась надати Болівії 300 000 фунтів стерлінгів, побудувати залізницю між містами Аріка та Ла-Пас та гарантувати їй вільний проїзд до моря та у зворотному напрямі (*Очерки...*, 1967: 139–160; *Rongeras*, 2011).

Більше століття болівійці у високих інстанціях не залишали спроб повернути доступ до вод, але так і не досягли цього. З болівійського боку офіційна вимога мала на меті не територіальні претензії, а позиційні – вихід до моря без суттєвих територіальних придбань. Проте іноді Болівія підіймала питання про створення прибережного анклаву або коридору до моря (*Dilla*, 2018). Водночас варто наголосити, що Чилі вже надала Болівії митні та портові ресурси у своїх північних містах Ікіке та Аріка, а Перу – концесію на 5 км узбережжя з портовою інфраструктурою (*La Bolivie...*, 2011). Зауважимо, що 80% вантажів порту Аріка становлять болівійські вантажі, близько 500 вантажівок на день прибувають з прикордонного поста Чунгара–Тамбо Кемадо та становлять близько 40% експорту цієї країни (*Dilla*, 2018). Але ці компроміси виявились далекими від очікувань Болівії. Можливо тому, що реальна мета країни полягала у відновленні контролю

саме над втраченою площею прибережного регіону у 120 000 км², яка багата на родовища гуано, міді та селітри (*La Bolivie...*, 2011).

Через сто тридцять два роки після поразки в Тихоокеанській війні та втрати виходу до моря Болівія подала скаргу у Міжнародний суд в Гаазі. Її вимоги полягають у наступному: по-перше, Чилі зобов'язана вести переговори з Болівією для досягнення угоди, що гарантує суверенний доступ до Тихого океану; по-друге, Чилі не виконала це зобов'язання; по-третє, Чилі має сумлінно, невідкладно, офіційно, у розумні терміни та ефективно виконати вищезгадане зобов'язання, щоб гарантувати Болівії повністю суверенний доступ до Тихого океану (*Rongeras*, 2011). Своєю чергою Чилі стверджувала, що вона дотримується умов договору 1904 р., надаючи Болівії вихід до моря на винятково вигідних економічних умовах. А також наголошувала, що вимоги болівійського президента Е. Моралеса нелегітимні і є частиною його перевибірної агітації (*Dilla*, 2018).

Зрештою Міжнародний суд ООН дванадцятьма голосами проти трьох відхилив позов до Чилі з боку Болівії. Е. Моралес був особисто присутній на слуханнях у Палаці миру в Гаазі. Після засідання він заявив, що «Болівія ніколи не здається і продовжуватиме боротьбу за «суверенний вихід до моря» (*Макарычев*, 2018). Свої слова він підтвердив на саміті Америк у Панамі у квітні 2015 р. Тоді, за відсутності через сильну повінь президента Чилі М. Бачелет, Болівія скористалася можливістю нагадати присутнім 34 делегаціям її вимоги щодо права на море (*Rongeras*, 2011).

Сьогодні Болівія є однією з найбідніших країн Південної Америки, яка так і не оговталася в економічному відношенні від втрати узбережної території, оскільки є позбавленою можливості видобутку корисних копалин та рибного вилову, а також повноцінного торгівельного морського виходу. За даними офіційного Ла-Пас, країна втрачає можливість щорічного економічного зростання свого ВВП мінімум на 20% (*Макарычев*, 2018). Тому отримання доступу до моря є історичною вимогою Болівії, що закріплено в її Конституції (*La Bolivie...*, 2011).

Отже, конфлікт не вичерпаний, оскільки Болівія й надалі вимагатиме доступу до моря, а Чилі – відмовлятиме їй у цьому. Зважаючи на це, сучасні дослідники пропонують різні варіанти виходу із цієї ситуації, найбільш відомі з них наступні. На думку

кубинського соціолога та історика Г. Ділла Альфонса, єдиним варіантом є будівництво глибоководної портової зони на кордоні Чилі з Перу, але із загальним суверенітетом. Тринаціональний порт отримував би логістичні та промислові інвестиції з боку третіх сторін (Dilla, 2018). Інший погляд представляє доктор права Н. Салеме Глена (Іспанія), яка розглядає суперечку з точки зору захисту прав людини та відповідальності міжнародної спільноти за виправлення ситуації. На її думку, не Чилі повинна компенсувати Болівії результати її рішень в історичному минулому, це – завдання міжнародного товариства (Selamé Glena, 2018).

Проте боротьба Болівії за доступ до моря не була б цілком розкрита, якби ми не загадали альтернативні варіанти вирішення нею цього питання. Одним із них стало підписання 24 січня 1992 р. Угоди про дружбу, співпрацю та інтеграцію між тодішніми президентами Болівії (Х. Саморою) та Перу (А. Фухіморі). Вона передбачала надання першій на 50 років вільної промислової та комерційної зони в Іло (портове місто на південному узбережжі Перу), ще на сто років вільної туристичної зони на 5 км узбережжя у цьому перуанському місті та використання потужностей його порту (Bolivia, optimistic for a new stage..., 2022). І хоча ця домовленість була підтверджена у жовтні 2010 р. президентами Е. Моралесом та А. Гарсією, станом на сьогодні там було завершено лише будівництво асфальтованої дороги з Ла-Пасу до Іло (Carroll, 2010).

Президент Болівії Х. Самора з цього приводу зазначив: «...крихка інституційна структура» обох країн не дозволила розглядати проєкт «як стратегічну необхідність» (Former Boliviant Paz Zamora..., 2022).

Варіант отримання доступу до моря шляхом входження у регіональний союз: Парагвай.

Аналізуючи варіанти реалізації прагнень до виходу у море, варто згадати таку країну Південної Америки, як Парагвай. Це середземноморська країна, яка не має морського узбережжя, як у сусідній Болівії, але її береги зрошуються двома важливими річками, Парагваєм і Параною. Вони впадають у естуарій Ріо-дела-Плата – поглиблення на південно-східному узбережжі Південної Америки, що простирається від злиття вищезазначених річок до Атлантичного океану.

Отже, саме через ці водотоки Парагвай має сполучення з океаном. Проте останніми роками в інтернет-мережах з'явилися

копії карт (датованих XVI ст.), які нібито підтверджують володіння країною (у певні історичні етапи) морським узбережжям (*Capítulo 05, 2019*). Зважаючи на розкриті вище приклади інших країн, тут це може стати аргументом у боротьбі за повернення територій (хоча до сьогодення дня офіційний Асунсьйон таких претензій не висував). Проте для того, щоб розібратись із цим твердженням, варто згадати окремі сторінки з історії – передумови створення Парагваю як окремої країни.

Як відомо, великі морські відкриття п'ятнадцятого та шістнадцятого століть спричинили змагання між Іспанією та Португалією з приводу володіння новими землями. У 1536 р. каравели під командуванням італійсько-іспанського мореплавця, конкістадора та дослідника нових земель дона Педро де Мендоси прибувають до Ріо-де-ла-Плата і згодом територія Парагвая та інших сусідніх країн стають колоніями Іспанії. Обмеження уряду Мендоси було встановлено королем Іспанії Карлосом V. Що цікаво, на заході його влада досягала передгір'я Анд, де закінчувалися мухафазы Пісарро і Альмагро, а потім, після цієї останньої мухафазы, у було ще двісті ліг берегової лінії на Тихому океані. А на сході завоювання межували з Атлантикою та лінією, встановленою Тордесільяським договором (про поділ територій у ново-відкритих землях між Іспанією та Португалією). Нові території одержали назву Ла-Плата (від річки Ріо-де-ла-Плата). З 1536 р. ці землі входили до складу віце-королівства Перу. У цьому ж році Педро де Мендоса заснував поселення Санта-Марія де Буен Айре. В 1541 р. під натиском індіанців іспанці покинули цей населений пункт і перебралися в поселення Асунсьйон, засноване членами експедиції Мендоси, які піднялися вгору за течією річок Парана і Парагвай (*Capítulo 05, 2019; Reseña histórica., 2019*).

Отже, губернаторство Парагвай було провінцією Іспанської імперії та частиною віце-королівства Перу з резиденцією у місті Асунсьйон. Його територія приблизно охоплювала сучасну країну Парагвай. Губernаторство було створено 16 грудня 1617 р. королівським указом короля Філіпа III як поділ мухафазы Ріо-де-ла-Плата та Парагваю на відповідні половини. Воно проіснувало до 1782 р., після чого масивне віце-королівство Перу було розділене, і Парагвай став областю нового віце-королівства Ріо-де-ла-Плата (або віце-королівство річки Плейт). Останнє було створено на територіях, які відповідають сучасним Аргентині, Чилі,

Болівії, Парагваю та Уругваю, простягаючись углиб від Атлантичного узбережжя. Уся історія цього віце-королівства була відзначена політичною нестабільністю. У 1810 р. по всьому королівству прокотилася революція, внаслідок якої Парагвай оголосив себе незалежною державою (1811 р.) (*Capítulo 05, 2019; Reseña histórica., 2019*).

Власне ці події й можна вважати моментом втрати Парагваєм (в певному сенсі) виходу до моря, оскільки якщо територія віце-королівства Ріо-де-ла-Плата й мала узбережжя на Атлантичному океані, то при від'єднанні від нього вихід до моря залишався не на парагвайських землях. Таким чином, Парагвай втратив морську зону гирла річки Плейт.

Проте ця країна продовжувала боротьбу за вихід до моря, який був можливий через вищезазначені річки Парагвай і Парана, які впадають у естуарій Ріо-де-ла-Плата, що своєю чергою виводить до Атлантичного океану. Найвідоміше і найболочіше для країни протистояння відоме як війна Троїстого альянсу або Парагвайська річкова війна (1864–1870 рр.). Вона точилась між Парагваєм з одного боку і союзом країн Аргентина, Бразилія та Уругвай. Серед основних її причин як раз і було суперництво держав-учасниць конфлікту за контроль над стратегічним регіоном річки Ла-Плата. Результатом війни став повний розгром Парагваю, втрата ним значних територій, післявоєнний залежний стан, знищення промисловості, демографічний колапс та хаос. Власне існують версії, що саме у цій війні Парагвай втратив вихід до моря (*Парагвайская речная война, 1914: 289 – 290*). Проте це не відповідає дійсності, адже зазначений конфлікт позбавив країну 150 000 км², але жодного сантиметра цієї території не було над морем. Зокрема цієї точки зору дотримуються дослідники Е. Косп та Ф. Чаморро, спираючись на карти та колоніальні документи, які розкривають особливості управління Іспанією територіями в регіоні Плата (*Capítulo 05, 2019*).

Проте повчальним є інше: якщо у XIX ст. Парагвай вів жорсткі військові дії за вихід до Атлантичного узбережжя, то наприкінці XX ст. своїм вступом у 1990 р. до МЕРКОСУру він вирішив це завдання без кровопролиття. Власне інтеграційні процеси в Латинській Америці дозволили створити єдиний економічний простір, де Хідровія Парана-Парагвай відіграє одну з ключових ролей (*Хамидулин, 2009*). Саме цей водний шлях сприяв баченню економічної інтеграції басейну Ла-Плата, включаючи Аргентину,

Болівію, Бразилію, Парагвай та Уругвай за допомогою покращення торгівлі та судноплавства. Хідровія також розглядається як частина великої системи мереж водних шляхів, що сполучають басейни Де-Ла-Плати, Оріноко та Амазонки для сприяння соціальної та економічної інтеграції південноамериканського континенту (Gioia, 1987).

Сьогодні немає іншого місця у світі, де на 70 км узбережжя знаходиться загалом 29 портових терміналів. Судна, які курсують водним шляхом Парана-Парагвай, можуть вантажити до 48 000 тонн. До 2022 р. були заплановані роботи з поглиблення та розширення водного шляху, що дозволить проходити судам з ванатжем до 70 000 тонн. Це основний транспортний маршрут між внутрішньою частиною континенту та Атлантичним океаном через Ріо-де-ла-Плата, яким проходить майже 80% торгівлі Парагваю. В даний час рух товарів по водних шляхах включає промислові товари, зерно, насіння олійних культур, олії та побічні продукти, руду, корисні копалини, сталь та нафту. Однак Парагвай потребує значних інвестицій в інфраструктуру, щоб покращити свою частину водного шляху та краще використати своє стратегічне становище (Chinese company..., 2020; Paraguay-Parana..., 2021).

Більше того Парагвай ратифікував Конвенцію Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. Частина X цього документа є найважливішою для Парагваю, оскільки вона визначає право держав, що не мають виходу до моря, на доступ до нього та свободу транзиту (United Nations Convention, 1982). Це важлива віха у міжурядових зусиллях міжнародного співтовариства та результат стародавньої боротьби Парагваю за вільний доступ до моря і, таким чином, за гарантію своєї політичної та економічної незалежності.

Висновки.

1. Конфлікт – це сигнал про наявність проблеми, яку слід вирішувати. Пораду, як саме це робити може дати історія, оскільки конфлікти за воду, які вже відбулись (при їх належному аналізі) можуть стати корисними у прогнозуванні подій майбутнього. Особливо це стає важливим, якщо висновки дають можливість уникнути насилля.

2. Наведені у статті ситуації не є поодинокими випадками. Нажаль, значна частина країн, які не мають виходу до моря,

входять до списку ООН як найменш розвинуті. Щоб отримати цей доступ, вони змушені проходити транзитом через територію сусідніх держав. Це означає, що воля інших країн у поєднанні з якістю їхньої транспортної інфраструктури, їх адміністративними процесами та стабільністю, а також їх двосторонніми дипломатичними відносинами визначатимуть легкість чи труднощі доступу до узбережної зони та можливістю брати участь у світовій торгівлі.

3. Налагодження відносин з урядами країн, між якими точаться суперечки за воду, мають залишити позаду проблеми минулого, щоб довести дискусію до успішного завершення і таким чином вивести регіон з депресивного економічного стану.

4. Зважаючи на погляди про колективну відповідальність у контексті глобальної справедливості та ратифікацію країнами Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права, світовому товариству необхідно розглянути варіанти, які б дозволили країнам, позбавленим узбережжя, вийти до моря. Причому таке рішення має бути прийнято країною-транзитером добровільно. Варто враховувати права усіх сторін, щоб суверенний вихід однієї країни не порушував суверенітет та територіальні права іншої, щоб спірний ресурс не був недостатнім і задовольняв би потреби усіх. У цьому вбачаємо перспективи подальших досліджень.

Використані посилання

Гринько С. В. (2004) Ефіопії та Еритреї війна 1998 – 2000. Українська дипломатична енциклопедія. Київ. Т. 1 760 с.

Громадянська війна в Ефіопії: що змінилося за рік (2021). URL: <https://www.armyfm.com.ua/gromadyanska-vijna-v-efiopii-shho-zminilosya-za-rik/>. (Дата звернення: 17.01.2022).

Карпов А. (2019) Как построить флот, не имея выхода к морю? Эфиопия. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2624390.html>. (Дата обращения: 17.01.2022).

Макарычев М. (2018) Ла-Пасу не вернули море. URL: <https://rg.ru/2018/10/02/bolivii-ne-vernuli-dostup-k-tihomu-okeanu.html>. (Дата обращения: 12.01.2021).

Очерки истории Чили (1967). Москва. 535 с.

Парагвайская речная война. (1914) Военная энциклопедия. Санкт-Петербург. Т.26: С. 289–290. URL: <https://viewer.rusneb.ru/ru/rl01004002277?page=351&rotate=0&theme=white>. (Дата обращения: 03.02.2022).

Хамидулин Т.Р. (2009) Особенности развития МЕРКОСУР в начале XXI века. Вестник РУДН. Серия Международные отношения. №2. С.19–26.

Bolivia, optimistic for a new stage with Peru 30 years after the Ilo agreement (2022). URL: <https://www.parisbeacon.com/34014/>. (Accessed: 27.01.2021).

Capítulo 05 – El mar del Paraguay (2019). URL: <https://www.abc.com.py/especiales/ecos-del-pasado/2019/11/28/el-mar-del-paraguay/>. (Accessed: 03.02.2022).

Carroll R. (2010) Peru gives landlocked Bolivia a piece of Pacific coast to call its own. URL: <https://www.theguardian.com/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore> (Accessed: 27.01.2021).

Caso de la Isla Conejo de El Salvador (2019). URL: https://www.ecured.cu/Caso_de_la_Isla_Conejo_de_El_Salvador. (Accessed: 23.01.2022).

Castellanos S. & Mota J. (2013) Exclusivo: la isla Conejo reflota el conflicto territorial entre Honduras y El Salvador. URL: <https://www.univision.com/noticias/noticias-de-latinoamerica/exclusivo-la-isla-conejo-reflota-el-conflicto-territorial-entre-honduras-y-el-salvador>. (Accessed: 23.01.2022).

China's Gulf of Fonseca project threatens Honduras (2021). URL: <https://www.archyde.com/chinas-gulf-of-fonseca-project-threatens-honduras/>. (Accessed: 23.01.2022).

Chinese company could run crucial Argentine shipping route (2020). URL: <https://dialogochino.net/en/infrastructure/37072-chinese-company-could-run-crucial-argentine-shipping-route/>. (Accessed: 03.02.2022).

Conejo: El islote que mantiene vivo el conflicto entre Honduras y El Salvador (2018). URL: <https://www.estrategiaynegocios.net/centroamericaymundo/1190915-330/conejo-el-islote-que-mantiene-vivo-el-conflicto-entre-honduras-y-el>. (Accessed: 23.01.2022).

Dilla H. (2018) Una salida al mar/ El conflicto entre Chile y Bolivia más allá de La Haya. URL: <https://nuso.org/articulo/una-salida-al-mar-mas-alla-de-la-haya/>. (Accessed: 12.01.2021)

El Salvador exige a Honduras desocupar Isla Conejo de inmediato (2014). URL: https://elpais.com/internacional/2014/03/27/actualidad/1395893076_751068.html. (Accessed: 23.01.2022).

Former Bolivian president Paz Zamora urges Bolivia and Peru to invest in port of Ilo (2022). URL: <https://247newsagency.com/top-news/50513.html>. (Accessed: 27.01.2021).

Gamal M. (2021) Ethiopia's ambitions to have a naval power. URL: <https://navalpost.com/ethiopias-ambitions-to-have-a-naval-power/>. (Accessed: 17.01.2022).

Gioia C.J. (1987) The Great Waterways project of South America, Project Appraisal, 2:4, 243-250, DOI: 10.1080/02688867.1987.9726637. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/02688867.1987.9726637>. (Accessed: 03.02.2022).

Golfo de Fonseca. Encyclopaedia Britannica. URL: <https://www.britannica.com/place/Gulf-of-Fonseca>. (Accessed: 23.01.2022).

Honduras y El Salvador: La 'guerra del fútbol' y la Isla Conejo (2014). URL: https://www.teinteresa.es/mundo/Honduras-Salvador-guerra-Isla-Conejo_0_1073894691.html. (Accessed: 23.01.2022).

Isla Conejo: Why History Matters (2013). URL: <http://hondurasculturepolitics.blogspot.com/2013/09/isla-conejo-why-history-matters.html>. (Accessed: 23.01.2022).

La Bolivie veut son accès à la mer (2011). URL: <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/2011/03/24/97002-20110324FILWWW00412-la-bolivie-veut-son-acces-a-la-mer.php>. (Accessed: 12.01.2021).

Kutska O. and Lavrut T. and Furman I. and Bespeka V. and Golyk M. Intra-state water conflicts (second half of the XX – early XXI centuries): historical and geographic overview. *Laplace em revista*. 2021. V. 7 n. 3A. P.11–25. DOI: <https://doi.org/10.24115/S2446-6220202173A1359p.11-25>.

Mahan A. T. (1890) *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Boston. 558 p. URL: <https://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm>. (Accessed: 27.12.2021).

MP.- Honduras.- Honduras reclama la soberanía sobre el disputado golfo de Fonseca y anuncia un plan de desarrollo (2021). URL: <https://www.notimerica.com/politica/noticia-amp-honduras-honduras-reclama-soberania-disputado-golfo-fonseca-anuncia-plan-desarrollo-20211013203124.html>. (Accessed: 23.01.2022).

Nájar A. (2013) Conejo, la isla de la discordia entre El Salvador y Honduras. URL: https://www.bbc.com/mundo/noticias/m_2014/02/131216_finde_isla_conejo_discordia_el_salvador_honduras_nicaragua_centroamerica_an. (Accessed: 23.01.2022).

Olewe D. (2018) Why landlocked Ethiopia wants to launch a navy. URL: <https://www.bbc.com/news/world-africa-44369382?piiano-modal>. (Accessed: 17.01.2022).

Paraguay-Parana Waterway System (2021). URL: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/paraguay-paraguay-parana-waterway-system>. (Accessed: 03.02.2022).

Paullier J. (2017) Golfo de Fonseca: la «triple frontera» fuente de conflictos en Centroamérica que ahora Honduras, El Salvador y Nicaragua ven como una oportunidad. URL: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-40957279>. (Accessed: 23.01.2022).

Presidentes firman la paz del Golfo de Fonseca (2007). URL: <https://www.sica.int/consulta/Noticia.aspx?Idn=19126&idm=1>. (Accessed: 23.01.2022).

Puntualiza el presidente Hernández: «Isla Conejo es territorio hondureño y punto» (2021). URL: <https://presidencia.gob.hn/press/blog-node/isla-conejo-es-territorio-hondure%C3%B1o-y-punto>. (Accessed: 23.01.2022).

Reseña histórica de los límites del Paraguay (2019). URL: <https://www.mre.gov.py/cndl/index.php/limites/historia-de-los-limites>. (Accessed: 03.02.2022).

Ronger J.-C. (2011) Bolivie-Chili: l'accès à la mer, un différend vieux de plus de 130 ans. URL: https://www.francetvinfo.fr/monde/ameriques/bolivie-chili-l-acces-a-la-mer-un-differend-vieux-de-plus-de-130-ans_3074045.html. (Accessed: 12.01.2021).

Saba M. (2020) The revival of Ethiopian Navy, the Horn of Africa, the Red Sea, Regional power dynamics. URL: <https://www.africa-express.info/2020/01/25/the-revival-of-ethiopian-navy-the-horn-of-africa-the-red-sea-regional-power-dynamics/>. (Accessed: 17.01.2022).

Selamé Glenna N. (2018) El conflicto marítimo entre Chile y Bolivia: una mirada desde la responsabilidad colectiva y los derechos humanos. Revista de derecho (Valdivia). Mol.31. No.1. URL: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502018000100231. (Accessed: 12.01.2021).

Shay S. (2019) Landlocked Ethiopia to Rebuild its Navy. URL: <https://www.israeldefense.co.il/en/node/37801>. (Accessed: 17.01.2022).

Stavridis J. (2017) Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans. London. 372 p.

They ask Nayib Bukele to recover Conejo Island that belongs to Honduras (2021). URL: <https://www.archyworldys.com/they-ask-nayib-bukele-to-recover-conejo-island-that-belongs-to-honduras/>. (Accessed: 23.01.2022).

United Nations Convention on the Law of the Sea (1982). URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. (Accessed: 27.12.2021).

Water Conflict Chronology (2019). URL: <http://www.worldwater.org/conflict/list/>. (Accessed: 24.01.2021).

References

Grinko S. (2004) Ethiopia and Eritrea war 1998—2000. Ukrainian diplomatic encyclopedia. Kyiv. T.1 760 p. (ukr).

Ethiopia's civil war: what has changed in a year (2021). URL: <https://www.armyfm.com.ua/gromadyanska-vijna-v-efiopii-shho-zminilosya-za-rik/>. (ukr).

- Karpov A. (2019) How to build a fleet without access to the sea? Ethiopia. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2624390.html>. (rus).
- Makarychev M. (2018) La-Paz did not return the sea. URL: <https://rg.ru/2018/10/02/bolivii-ne-vernuli-dostup-k-tihomu-okeanu.html>. (rus).
- Essays on the history of Chile (1967). Moscow. 535 p. (rus).
- Paraguayan river war. (1914) Military Encyclopedia. Saint-Petersburg. T.26: 289–290 p. URL: <https://viewer.rusneb.ru/ru/rsl01004002277?page=351&rotate=0&theme=white>. (rus).
- Khamidulin T. (2009) Features of the development of MERCOSUR at the beginning of the XXI century. Bulletin of RUDN University. Series International Relations. №2. 19–26 p. (rus).
- Bolivia, optimistic for a new stage with Peru 30 years after the Ilo agreement (2022). URL: <https://www.parisbeacon.com/34014/>. (eng).
- Chapter 05 – The sea of Paraguay (2019). URL: <https://www.abc.com.py/especiales/ecos-del-pasado/2019/11/28/el-mar-del-paraguay/>. (esp).
- Carroll R. (2010) Peru gives landlocked Bolivia a piece of Pacific coast to call its own. URL: <https://www.theguardian.com/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore>
- Case of the Rabbit Island of El Salvador (2019). URL: https://www.ecured.cu/Caso_de_la_Isla_Conejo_de_El_Salvador. (esp).
- Castellanos S. and Mota J. (2013) Exclusive: Conejo Island revives the territorial conflict between Honduras and El Salvador. URL: <https://www.univision.com/noticias/noticias-de-latinoamerica/exclusivo-la-isla-conejo-reflota-el-conflicto-territorial-entre-honduras-y-el-salvador>. (esp).
- China's Gulf of Fonseca project threatens Honduras (2021). URL: <https://www.archyde.com/chinas-gulf-of-fonseca-project-threatens-honduras/>. (eng).
- Chinese company could run crucial Argentine shipping route (2020). URL: <https://dialogochino.net/en/infrastructure/37072-chinese-company-could-run-crucial-argentine-shipping-route/>. (eng).
- Conejo: The islet that keeps the conflict between Honduras and El Salvador alive (2018). URL: <https://www.estrategiaynegocios.net/centroamericaymundo/1190915-330/conejo-el-islote-que-mantiene-vivo-el-conflicto-entre-honduras-y-el>. (esp).
- Dilla H. (2018) An exit to the sea. The conflict between Chile and Bolivia beyond The Hague. URL: <https://nuso.org/articulo/una-salida-al-mar-mas-alla-de-la-haya/>. (esp).
- El Salvador demands that Honduras vacate Conejo Island immediately (2014). URL: https://elpais.com/internacional/2014/03/27/actualidad/1395893076_751068.html. (esp).
- Former Bolivian president Paz Zamora urges Bolivia and Peru to invest in port of Ilo (2022). URL: <https://247newsagency.com/top-news/50513.html>. (eng).
- Gamal M. (2021) Ethiopia's ambitions to have a naval power. URL: <https://navalpost.com/ethiopias-ambitions-to-have-a-naval-power/>. (eng).
- Gioia C.J. (1987) The Great Waterways project of South America, Project Appraisal, 2:4, 243–250 p., DOI: 10.1080/02688867.1987.9726637. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/02688867.1987.9726637>. (eng).
- Golfo de Fonseca. Encyclopaedia Britannica. URL: <https://www.britannica.com/place/Gulf-of-Fonseca>. (eng).
- Honduras and El Salvador: The 'soccer war' and Rabbit Island (2014). URL: https://www.teinteresa.es/mundo/Honduras-Salvador-guerra-Isla-Conejo_0_1073894691.html. (esp).
- Isla Conejo: Why History Matters (2013). URL: <http://hondurasculturepolitics.blogspot.com/2013/09/isla-conejo-why-history-matters.html>. (eng).

Bolivia wants access to the sea (2011). URL: <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/2011/03/24/97002-20110324FILWWW00412-la-bolivie-veut-son-acces-a-la-mer.php>. (esp).

Kutska O. and Lavrut T. and Furman I. and Bespeka V. and Golyk M. Intra-state water conflicts (second half of the XX – early XXI centuries): historical and geographic overview. *Laplace em revista*. 2021. V. 7 n. 3A. P.11–25. DOI: <https://doi.org/10.24115/S2446-6220202173A1359p.11-25> (eng).

Mahan A. T. (1890) *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Boston. 558 p. URL: <https://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm>. (eng).

MP.- Honduras.- Honduras claims sovereignty over the disputed Gulf of Fonseca and announces a development plan (2021). URL: <https://www.notimerica.com/politica/noticia-amp-honduras-honduras-reclama-soberania-disputado-golfo-fonseca-anuncia-plan-desarrollo-20211013203124.html>. (esp).

Najar A. (2013) Rabbit, the island of discord between El Salvador and Honduras. URL: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/02/131216_finde_isla_conejo_discordia_el_salvador_honduras_nicaragua_centroamerica_an. (esp).

Olewe D. (2018) Why landlocked Ethiopia wants to launch a navy. URL: <https://www.bbc.com/news/world-africa-44369382?iano-modal>. (eng).

Paraguay-Parana Waterway System (2021). URL: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/paraguay-paraguay-parana-waterway-system>. (eng).

Paullier Y. (2017) Gulf of Fonseca: the "triple border" source of conflicts in Central America that Honduras, El Salvador and Nicaragua now see as an opportunity. URL: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-40957279>. (esp).

Presidents sign the peace of the Gulf of Fonseca (2007). URL: <https://www.sica.int/consulta/Noticia.aspx?Idn=19126&idm=1>. (esp).

President Hernández points out: "Isla Conejo is Honduran territory, period" (2021). URL: <https://presidencia.gob.hn/press/blog-node/isla-conejo-es-territorio-hondure%C3%B1o-y-punto>. (esp).

Historical review of the limits of Paraguay (2019). URL: <https://www.mre.gov.py/cndi/index.php/limites/historia-de-los-limites>. (esp).

Rongerás J.-C. (2011) Bolivia-Chile: access to the sea, a dispute over 130 years old. URL: https://www.francetvinfo.fr/monde/ameriques/bolivie-chili-l-acces-a-la-mer-un-differend-vieux-de-plus-de-130-ans_3074045.html. (esp).

Saba M. (2020) The revival of Ethiopian Navy, the Horn of Africa, the Red Sea, Regional power dynamics. URL: <https://www.africa-express.info/2020/01/25/the-revival-of-ethiopian-navy-the-horn-of-africa-the-red-sea-regional-power-dynamics/>. (eng).

Selamé Glenna N. (2018) The maritime conflict between Chile and Bolivia: a look from collective responsibility and human rights. *Law Review (Valdivia)*. Mol.31. No.1 URL: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502018000100231. (esp).

Shay S. (2019) Landlocked Ethiopia to Rebuild its Navy. URL: <https://www.israeldefense.co.il/en/node/37801>. (eng).

Stavridis J. (2017) *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans*. London. 372 p. (eng).

They ask Nayib Bukele to recover Conejo Island that belongs to Honduras (2021). URL: <https://www.archyworldys.com/they-ask-nayib-bukele-to-recover-conejo-island-that-belongs-to-honduras/>. (eng).

United Nations Convention on the Law of the Sea (1982). URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. (eng).

Water Conflict Chronology (2019). URL: <http://www.worldwater.org/conflict/list/>. (eng).

Kutska O., Peremybida D.

**IMPLEMENTATION OF THE DESIRE FOR EXIT TO THE SEA WITHIN
THE FRAMEWORK OF WATER CONFLICTS OF THE XXI CENTURY.
PART I: FOREIGN EXPERIENCE OF PEACEFUL CONFLICT RESOLUTION**

Water conflicts, like any other form of conflict between countries, lead to unstable situations in various parts of the world and cause international concern. As the issue of water disputes has been repeatedly raised in the world's scientific discourse, the aim has been to single out from the general information that relating to disputes over access to the sea. Moreover, the focus is on those episodes where the solution was invented peacefully. Recourse to such methods of cognition as induction and deduction, content analysis, analysis-discourse, use of historical-typological, historical-comparative and historical-systemic approaches made it possible to highlight the issues considered in the study and allowed to present the material in a clear and logical completeness. The analysis allowed us to propose an author's division of the realization of the aspirations of states to access to water into options: the first - gaining access to the sea by renting seaports in another country by concluding bilateral agreements (Ethiopia); the second - retention of access to the sea in accordance with the decision of the International Court of Justice (Honduras); third – rejection by an international court of a claim for access to the sea (Bolivia); fourth – gaining access to the sea by joining the regional union (Paraguay). As a result of the conducted scientific generalizations, it was concluded that there is no universal solution to the problem of meeting the needs of countries that do not border the sea or the ocean, but seek to do so. This is primarily due to the geographical location of the country, the difference in the origin of the problem, diplomatic relations with the coastal country and the unwillingness of the conflicting parties to peaceful dialogue. At the same time, the peaceful settlement of disputes over access to the high seas must be a major challenge and can be achieved through the intergovernmental efforts of both the international community and the representatives of the states between which they arose. This decision will directly depend on the will of the transit countries in combination with the decency of the states that will use its territory, transport and port infrastructure. In the event of a friendly agreement, both sides of the conflict will only benefit, as they will demonstrate the capacity for dialogue and international cooperation, which in turn will increase their attractiveness and reliability as partners in trade with foreign countries.

Keywords: water conflicts, access to the sea, lease of seaports, territorial waters, freedom of transit.