

*Ушаков А.В., в.о. начальника відділу сертифікації
Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків,
магістр УДУФМТ*

**ПІРАТСТВО ЯК ЧИННИК, ЩО ПОРУШУЄ СВОБОДУ
ВІДКРИТОГО МОРЯ І ПЕРЕШКОДЖАЄ ФОРМУВАННЮ
ЙОГО МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ
ЯК ОБ'ЄКТА ЗАГАЛЬНОЇ СПАДЩИНИ ЛЮДСТВА**

Стаття присвячена питанням проблематики піратства та розгляду тенденцій боротьби світового співтовариства з піратством в світлі реалізації основоположного юридичного принципу свободи відкритого моря, а також міжнародно-правового статусу відкритого моря як об'єкта загальної спадщини людства.

Ключові слова: піратство, відкрите море, міжнародне законодавство, правовий статус, світове співтовариство, боротьба з піратством.

Літ. 10

*Ушаков А.В., и.о. начальника отдела сертификации
Инспекции по вопросам подготовки и дипломирования моряков,
магистр УГУФМТ*

**ПІРАТСТВО КАК ФАКТОР, НАРУШАЮЩИЙ СВОБОДУ
ОТКРЫТОГО МОРЯ И ПРЕПЯТСТВУЮЩИЙ ФОРМИРОВАНИЮ
ЕГО МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО СТАТУСА
КАК ОБЪЕКТА ОБЩЕГО НАСЛЕДИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА**

Статья посвящена вопросам проблематики пиратства и рассмотрению тенденций борьбы мирового сообщества с пиратством в свете реализации основополагающего юридического принципа свободы открытого моря, а также международно-правового статуса открытого моря как объекта общего наследия человечества.

Ключевые слова: пиратство, открытое море, международное законодательство, правовой статус, мировое сообщество, борьба с пиратством.

*Ushakov Anton, acting head of certification
Inspection on training and certification sailors,
master of Ukrainian State University of Finance and International Trade*

**PIRACY AS A FACTOR THAT VIOLATES THE FREEDOM
OF THE HIGH SEAS AND PREVENTING THE FORMATION
OF ITS INTERNATIONAL LEGAL STATUS OF THE OBJECT
AS THE COMMON HERITAGE OF MANKIND**

This article is devoted to the consideration of the problems of piracy and trends of the international community to combat piracy in the light of the fundamental legal principle of freedom of the high seas, as well as the international legal status of the high seas as the object of the common heritage of mankind.

Keywords: piracy, high seas, international law, legal status, the international community, the fight against piracy.

Актуальность темы исследования. Развитие международной обстановки в последнее время свидетельствует о существенном расширении сферы демократизации всей общественной жизни и о повышении роли международного права, правовых устоев в жизни мирового сообщества. Начало XXI века отмечено созданием научных работ, в которых провозглашаются, уточняются принципы прав и свобод в водах открытого моря, а также освещается проблематика осуществления тех или иных юридических постулатов. Проблема пиратства является одной из животрепещущих для всего мирового сообщества. Ее необходимо рассматривать и безотлагательно решать, исходя прежде всего из научных концепций международного морского права. Игнорирование данной проблемы влечет за собой замедление научного прогресса, угрозу для безопасности мирового сообщества в целом.

Объектом исследования является пиратство как социально-правовое явление.

Предметом исследования является содержание деятельности мирового сообщества по реализации прав и свобод в открытом море.

Цель и задачи исследования. Конец XIX – начало XX веков характерны всплеском пиратства в открытом море. При всем научном прогрессе мирового сообщества сохраняется риск дальнейшего развития пиратства. В связи с этим целью данной работы является анализ существующих проблем в сфере борьбы с бандитизмом в водах открытого моря.

В соответствии с поставленной целью в исследовании представлены следующие задачи:

- рассмотреть случаи захвата пиратами мирных судов;
- проанализировать принцип свободы открытого моря;
- проанализировать эффективность методов борьбы мировых держав с пиратством в открытом море;
- проследить влияние пиратства на осуществление принципа свободы открытого моря и статуса открытого моря как объекта общего наследия человечества.

Методами исследования в работе стали общепризнанные научные критерии объективности и историзма, а также исследовательские методы, основанные на них. Прежде всего широко использовались такие общие методы научного познания, как наблюдение, сравнение, анализ и другие, служившие не только основным инструментом отбора фактического материала, но и необходимым условием достижения поставленной цели исследования.

Теоретическими источниками исследования являются издания авторитетных специалистов морского международного права, а также информация, собранная из журнальных статей и из новостных порталов сети Интернет.

Новизна исследования заключается в анализе современных методов борьбы мирового сообщества с проблемами пиратства. В частности, рассмотрение эффективности услуг частных военных охранных компаний (PMSC) и деятельности военных подразделений по охране судов (VPD). Также рассмотрены проблемы влияния пиратства на осуществление принципа свободы открытого моря и статуса открытого моря как объекта общего наследия человечества.

Зарождение пиратства берет свои истоки с древних времен. Можно считать, что оно появилось одновременно с развитием морской торговли и первыми морскими баталиями. История пиратства неразрывно связана с установлением торговых отношений, развитием мореплавания, судостроения, индустриального и политического прогресса общества. Сотни лет до нашей эры возникали сильнейшие пиратские государства, такие как державы Поликарта и Миноса. Многие племена, особенно финикийские и греческие, практиковали разбой на море, и даже считали почетным такой образ жизни. В итоге в средиземноморье пиратство выросло до огромных масштабов, и даже иногда могло быть сравнимо с военной мощью Рима. Но в период упадка Римской империи разбой на морских просторах значительно снизился, так как морские торговые пути приходили в упадок или исчезали вовсе.

С возрождением торговых отношений, например, в средние века сразу оживлялось пиратство. С течением времени оно все больше практиковалось в океанах, а также в Балтийском и северных морях. Снова повсеместно начинали формироваться пиратские сообщества, нацеленные на грабеж богатейших торговых путей. Например, викинги (норманны), морские

разбойники, выходцы из Скандинавии, совершали в IX–XI вв. походы протяженностью до 8000 и более км. Эти дерзкие и бесстрашные люди на востоке достигали границ Персии, а на западе – тогда еще не известных берегов Америки. Народам и государствам приходилось объединяться перед лицом общей угрозы, искать всевозможные союзнические решения, а также совершенствовать свою морскую и оборонительную технику.

Можно утверждать, что вплоть до XVIII в. пиратство являлось, с одной стороны, негативным фактором, возникавшим лишь при наличии морских торгово-экономических отношений, а с другой – серьезным «стимулом» для развития морского, военного дела, общественно-политических отношений в обществе. После XVIII в. пиратство начало приобретать характер пережитка прошлого, сильно мешающего, нарастающему стремительными темпами, прогрессу общества. В итоге, Англия, объединившись с другими морскими державами, объявила пиратству беспощадную войну с использованием мощного военного флота. За занятие пиратством применялись самые суровые наказания. Принятые меры оказались очень эффективны, и в последующее время проблема пиратства отступила на второй план, хотя практика разбоя в открытом море продолжала иметь место, особенно в период военных конфликтов. Да и в мирное время в разных частях мирового океана то и дело появляются благотворные условия для развития пиратства.

Как ни странно проблематика эффективной борьбы с пиратством обострилась в наши дни. При современном научно-техническом уровне мировое сообщество оказалось беззащитным против морских разбойников. Возрождение «нового пиратства» связано с глобальными технологическими, экономическими и политическими процессами. Возникновение и развитие проблемы пиратства ведет к тому, что оно начинает угрожать принципам безопасности и свободы мореплавания, наносит материальный урон государствам, что негативно сказывается на развитии торговых отношений и ведет к повышению цен на морские перевозки. Естественно нельзя забывать о том, что оно также причиняет страдания мирным мореплавателям, а нередко ведет к их гибели.

Примеры похищения людей, в том числе и наших соотечественников, пиратами с последующим требованием выкупа встречаются все чаще. Уже с начала 2013 года можно отметить случай захвата судна «Armadah Tuah» у побережья Нигерии. Интернет-издание «Maritime Executive» писало о том, что в ходе нападения на эксплуатируемое нигерийской компанией-оператором «Armada Century Ltd» вспомогательное судно «Armadah Tuah», ходившее под флагом Малайзии, пираты захватили только находившихся на борту иностранцев (россиянина, троих украинцев и двоих граждан Индии). Нигерийцы, входившие в состав экипажа, впоследствии перегнали оставленное морскими разбойниками судно к берегу [9]. Бандиты потребовали в качестве выкупа 200 миллионов найра (около одного миллиона евро).

Еще один случай захвата морскими бандитами заложников 23 декабря 2012 года благополучно завершился уже 9 января 2013 года. Сообщалось, что по заявлению пресс-секретаря МИДа Украины Александра Дикусарова 23 декабря в 19:42 около берегов Нигерии произошло вооруженное нападение на судно, на котором находилось 15 членов экипажа, из них два украинца. Нападающие взяли в заложники с целью получения выкупа четырех членов экипажа: трех итальянцев, в том числе капитана судна, и одного украинца. Министерство направило ноту в МИД и службу безопасности Нигерии с просьбой выяснить местонахождение заложников и освободить их.

Еще в конце октября 2012 года МИД рекомендовал гражданам Украины на данном этапе воздержаться от поездок в Нигерию в связи с обострением ситуации в стране, угрозами совершения терактов и участившимися случаями похищения иностранцев [4].

Интернет-издание «ВВС Украина» так же отмечало, что в феврале 2013 года уже произошли по меньшей мере шесть пиратских нападений у побережья Нигерии, являющихся крупнейшим всплеском пиратства с 2010 года.

Из выше перечисленных примеров просматривается негативная тенденция практики развития пиратства в водах открытого моря. Поэтому мировым сообществом должны быть предприняты серьезные меры по предотвращению дальнейшего прогресса в сфере морского бандитизма.

Украинское законодательство и международное морское право требуют соответствующего усовершенствования с целью усиления эффективности борьбы с морским пиратством. Об этом еще в 2009 году заявлял на брифинге министр иностранных дел Украины Петр Порошенко. Он уточнял, что в международном морском праве необходимо закрепить нормы, которые бы позволяли экипажу иметь при себе оружие, а также необходимо упростить процедуру доступа на борт коммерческих кораблей вооруженной охраны, которая бы защищала корабль от пиратов [5].

Приоритетное внимание все же необходимо уделять предупредительным мерам. В то же время меры самообороны, направленные на защиту судов со стороны актов пиратства и других актов вооруженных нападений на суда, необходимо совершенствовать, так как довольно сложно создать обстановку полной безопасности судов в различных районах Мирового океана, а ведь они часто становятся абсолютно незащищенными от вооруженных нападений. Это знают преступники и это является одним из условий, способствующих совершению подобных преступлений. Как и в случае защиты судов от террористических актов, меры самообороны судов могут осуществляться членами "команды самообороны" судов только при условии разрешения известных правовых проблем (определение правового статуса "команды самообороны", закрепление возможности вооружения ее сотрудников, уточнение ведомственной принадлежности этой команды и т.д.). В целом это комплексная проблема, затрагивающая различные отрасли международного права и законодательства государств. Особо важно подчеркнуть, что вооружение судовой команды, хотя бы частичное, для осуществления подобных мер может нести серьезную опасность, из-за возможных последствий.

Необходимо также отметить, что отсутствие на судах оружия не исключает возможности применения силы против пиратов членами экипажа судна. Между тем, при осуществлении силовых мер при самообороне судна от нападений пиратов возникают следующие взаимосвязанные проблемы. С одной стороны, сопротивление пиратам может привести к жертвам среди членов экипажа и пассажиров судна, а с другой – в случае его отсутствия неизвестны последствия после ухода преступников с судна (уничтожение пассажиров и членов экипажа как свидетелей, другие опасные последствия).

По мнению экспертов, подготовку к действиям на случай пиратских нападений следует вести с учетом положений плана по предотвращению проникновения пиратов на палубу. План должен предусматривать комплекс мер по противодействию пиратам на этапах подготовки к прохождению опасного участка, при обнаружении пиратов на подступах к судну, а также в случае их прорыва на палубу (поддержание в готовности к немедленному применению пожарных стволов; поддержание в готовности средств обрезания тросов и швартовых, которые могут использоваться пиратами для проникновения на борт судна и т.п.).

Важную роль в вопросе оповещения о совершенных нападениях на суда сыграл циркуляр ИМО, [1] в котором государствам было предложено использовать системы связи, предусмотренные Международной конвенцией по поиску и спасанию на море, для оказания помощи судну, подвергшемуся нападению. Было также рекомендовано использовать систему ИНМАРСАТ и другие коммуникационные методы, предусмотренные Глобальной морской системой связи при бедствии и для обеспечения безопасности [2].

Немаловажна так же роль сотрудничества прибрежных государств в проблемных регионах. Например, Малазийские морские организации считают, что лучшим и наиболее эффективным способом борьбы с актами пиратства будет привлечение полицейских и военно-морских сил прибрежных государств для регулярного патрулирования наиболее опасных районов моря. Эти планы реализуются на практике. На основе соглашения Индонезии, Малайзии и Сингапура были созданы совместные патрульные службы в Малаккском и Сингапурском проливах для защиты торговых судов от пиратов. Достигнуты договоренности относительно выделения единых радиочастот полицейским патрульным катерам данных государств для более оперативного получения информации об актах пиратства непосредственно от капитанов судов, а также при поиске и преследовании преступных групп. Малазийские организации также выступили в поддержку предложений правительств Индонезии и Малайзии о введении платы за проход

морских судов по Малаккскому проливу, с тем чтобы часть ее использовалась для финансирования операций полицейских органов и военно-морских сил этих государств по борьбе с пиратами. Другой пример – патрулирование сторожевыми кораблями Франции, Италии, США и других стран акваторий Аденского залива и Восточно-Африканского побережья, которое тоже начинает давать положительные результаты [7, с. 13].

Также о проблемах сотрудничества по борьбе с пиратством, только в более развернутом виде, говорится в докладе "Пираты и приватиры: резкий рост частного охранного бизнеса в Индийском океане", подготовленном одной из ведущих австралийских политологических организаций – Институтом Лоуи. Его автор, военный аналитик института Джеймс Браун, рассматривает основные варианты решения проблемы пиратства в Индийском океане. В своем исследовании ученый приводит пример Сомали, как государства, расположенного неподалеку от второго в мире по загруженности морского торгового пути, по которому ежегодно проходят до 23 тыс. судов, в том числе 7% нефтяных танкеров и 26% всех контейнеровозов. Международное силовое присутствие в данном регионе в последние годы неизменно было весьма значительным: здесь постоянно курсируют до 40 кораблей ВМС по меньшей мере из 20 стран. Межгосударственная координация антипиратских действий "стала весьма примечательным явлением современного мира, поскольку в них бывают задействованы корабли тех стран, флоты которых в обычных условиях крайне редко сотрудничают друг с другом, в том числе Китая, Японии, России, Ирана, Пакистана, Индии и США". Благодаря общим усилиям "удалось установить в Аденском заливе Международный рекомендуемый транзитный коридор и поддерживать в его пределах относительно безопасное судоходство".

Вместе с тем, "одним из результатов существования этого коридора стало перемещение арены действия пиратов в открытые воды Индийского океана". Теперь, когда площадь их операций составляет уже порядка 8,3 млн. кв. км, военные корабли вряд ли могут эффективно им противостоять. По некоторым оценкам, для того, чтобы корабль международной группировки смог достичь места, где происходит пиратский захват судна хотя бы через 30 минут после его начала, необходимо держать в регионе 83 корабля, то есть примерно в два раза больше, чем сейчас там находится. Однако обычно пиратская атака занимает гораздо меньше 30 минут. К тому же содержать в регионе крупную группировку кораблей для наблюдения – это очень дорогостоящая операция: по некоторым данным ее стоимость превышает 1,5 млрд. долларов в год. Проведение контрударов по пиратам до сих пор приносило весьма скромные результаты, а попытки предать захваченных пиратов суду как правило проваливаются из-за путаницы в различных судебных системах и трудностей с предоставлением улик. По неофициальным данным, в настоящее время в 20 странах в ожидании суда содержатся более 1 тысячи сомалийских пиратов, и никто не знает, когда могут начаться и начнутся ли вообще процессы над ними. "Но главным фактором, ограничивающим эффективность международных усилий в борьбе против пиратства, является нежелание мирового сообщества возвращаться в Сомали – как для восстановления и развития этой страны, так и для нанесения ударов по портам и деревням, служащим опорой для пиратской деятельности", – отмечается в исследовании.

Ограниченная эффективность зарубежных флотов "заставляет судовладельцев все чаще обращаться к услугам частных военных охранных компаний (PMSC – Private Military Security Companies), которые за последние полтора года значительно расширили ареал своей деятельности". В настоящее время в регионе Индийского океана работают около 140 PMSC, большинство которых были созданы только в 2011 году. "По официальным данным, вооруженные сотрудники таких компаний сейчас находятся на 26% всех судов, проходящих по Аденскому заливу, а по неофициальным – почти на половине", – говорится в докладе [8, с. 18-19].

До середины прошлого года крупнейшие международные объединения судоходных компаний официально не поощряли приглашения PMSC для охраны и сопровождения судов по Индийскому океану, поскольку наличие вооруженных наемников на торговых судах повышает риск для экипажа, может послужить дополнительным стимулом для пиратов к открытию огня на поражение, а также из-за проблем, связанных с юридической неопределенно-

стью статуса этих охранников на борту судна, – отмечается в докладе. Однако ситуация начала резко меняться в середине прошлого года, когда судоходные компании потребовали от правительств и страховщиков предоставить нормативы использования PMSC на море. Изменение отношения к частным охранным предприятиям было вызвано двумя главными причинами: во-первых, резким ростом стоимости страхования – с 2008 года страховщики Ллойдс присудили региону Индийского океана, где действуют пираты, статус зоны военных действий; во-вторых, увеличившимися затратами на выкуп судов, захваченных пиратами (в настоящее время средний размер выкупа за одно судно составляет 4,58 млн. долларов, а плененный экипаж проводит в неволе в среднем 158 дней).

Успех независимых частных охранных предприятий не остался без внимания правительств ряда западноевропейских стран, которые с недавних пор начали разрешать своим военнослужащим заключать частные контракты на охрану коммерческих судов. "Подобные военные подразделения по охране судов (VPD – Vessel Protection Detachment) начинают составлять серьезную конкуренцию частным охранным предприятиям. По неофициальным прогнозам, к концу 2013 года в рискованной зоне Индийского океана на частных контрактах с судоходными компаниями будут работать до 2 тысяч военнослужащих из различных стран мира. Ряд международных объединений судовладельцев уже публично заявили о поддержке подобного рода договоренностей с военными об охране судов, которые заключаются с одобрения национальных министерств обороны. Многие считают, что находящиеся на гражданских судах бригады охранников-военнослужащих имеют более прочный юридический статус, чем сотрудники PMSC. Вместе с тем услуги военных охранников стоят гораздо выше аналогичных услуг частных компаний. К тому же при конфликтных ситуациях с участием охранников из числа действующих военных возникают не только серьезные юридические вопросы, но и политические проблемы. Ярким примером такой конфликтной ситуации стал февральский инцидент 2012 года, когда итальянские морские пехотинцы, охранявшие по частному контракту танкер «Enrica Lexie», по ошибке расстреляли у берегов Индии рыбаков, приняв их за пиратов. Это привело к дипломатическому скандалу между Римом и Нью-Дели, который продолжается до сих пор. С другой стороны, приходится признать, что деятельность PMSC имеет крайне неопределенный юридический статус и ведется с существенными нарушениями различных международных конвенций и договоренностей. Правительства некоторых стран, так же как и Международная морская организация, считают, что деятельность частных охранных компаний на море имеет временный характер и скоро закончится сама собой. Однако нельзя быть уверенным в том, что снижение в последние месяцы числа пиратских нападений в Индийском океане является необратимым процессом. К тому же очевидный успех частных контрактников у берегов Сомали, безусловно, делает этот вид морской охраны популярным и востребованным в других регионах мирового океана. Национальным правительствам и Международной морской организации следует признать, что PMSC способны сыграть значительную роль в долгосрочной борьбе против морского пиратства. А за таким признанием должна последовать работа по юридическому и политическому оформлению их деятельности.

Подводя итоги, необходимо отметить, что явление пиратства несет в себе серьезную угрозу для реализации в полной мере принципа свободы открытого моря. Свобода открытого моря это основной принцип международного морского права. С момента оформления в качестве обычной нормы международного права принцип свободы открытого моря оказывал влияние на становление и утверждение иных принципов и норм, ставших в дальнейшем основой международного морского права как отрасли общего международного права.

Сам же принцип свободы открытого моря имеет свои составные элементы. Первоначально его элементами, имеющими самостоятельное значение (как менее обобщенные принципы), считались свободы судоходства и рыболовства [6, с. 8]. Свобода судоходства означает, что каждое государство, независимо от того, является ли оно прибрежным или внутриконтинентальным, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море. Эта свобода всегда распространялась как на торговое, так и на военное мореплавание. Свобода рыболовства –

это право всех государств на то, чтобы их юридические и физические лица занимались рыболовством в открытом море. В связи с усовершенствованием орудий лова в содержание данного принципа постепенно вошла обязанность государств искать пути к сотрудничеству по охране живых ресурсов открытого моря. [3, с. 104]. В последней трети XIX в. сформировался новый элемент свободы открытого моря – свобода прокладки подводных кабелей и трубопроводов. В первой четверти XX в. в международном воздушном праве утвердился принцип полного и исключительного суверенитета государства на воздушное пространство над его территорией и одновременно с этим принцип свободы полетов летательных аппаратов (как гражданских, так и военных) над открытым морем. К концу XIX – началу XX в. относится становление принципа свободы научных исследований в открытом море. Его соблюдение создает реальные возможности для сотрудничества государств при использовании Мирового океана в различных целях в интересах каждого из них и всего международного сообщества в целом.

Дальнейшее развитие принцип свободы открытого моря получил в новой Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Так, в ст. 87 этого документа указано, что свобода открытого моря включает, в частности, как для прибрежных, так и для государств, не имеющих выхода к морю: а) свободу судоходства; б) свободу полетов; в) свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы; г) свободу возводить искусственные острова и установки, допускаемые в соответствии с международным правом; д) свободу рыболовства; е) свободу научных исследований.

Еще в начале прошлого века принцип свободы открытого моря не исключал «свободы» превращать это пространство в арену военных действий. В современных условиях он применяется в тесной взаимосвязи с основными принципами и нормами общего международного права, включая запрещение применения силы или угрозы силой. Поэтому проблема пиратства, можно сказать, подрывает основные устои, на которых зиждется благоденствие и дальнейший прогресс всего мирового сообщества. Пока существует насилие в водах открытого моря, невозможно безопасно и в полной мере осуществлять ни судоходство, ни рыболовство, ни другие виды деятельности, свободы которых провозглашают Конвенции по морскому праву. Можно утверждать, что пиратство препятствует осуществлению основополагающего юридического принципа свободы открытого моря, и в конечном итоге ставит под сомнение незыблемость международно-правового статуса открытого моря как объекта общего наследия человечества.

Литература

1. Doc. IMO, MSC/Circ.597.
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 июля 1997 года №813 "О создании и функционировании Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности".
3. Гуреев С. А. Свобода открытого моря // Советское государство и право. – 1982. – №3. – С. 104.
4. Информационно-аналитический портал «Сегодня.ua» // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.segodnya.ua/politics/society/MID-ugovarivaet-ukrainceve-ne-ehat-v-Nigeriyu.html>.
5. Информационно-аналитический портал «УкрРудПром» // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ukrudprom.ua/news/Somaliyskie_pirati_osvobodili_ukraintsev1.html.
6. Молодцов С. В. Международно-правовой режим открытого моря и континентального шельфа. – М. – 1960. – С. 8.
7. Международное морское сообщество объединяет усилия в борьбе с преступностью на море // Морские вести России. – 2008. – №10. – С. 13.
8. Морское обострение // Компас. – 2012. – №44. – С. 18-19.
9. Национальное хост-агентство «РИА Новости» // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ria.ru/world/20130220/923794976.html>.
10. Анцелевич Г.А. Актуальные проблемы современного международного морского права // Украинская академия внешней торговли. – 2006.

Стаття надійшла до редакції 19.02.2013