

Морское пиратство процветает

СУЩЕСТВУЕТ ошибочное мнение, что в наше время, когда на вооружение взяты новейшие системы наблюдения и связи, пиратство прекратило свое существование. Но оно и сейчас живет, процветает и даже имеет тенденцию к расширению. И такие встречи редко заканчиваются благополучно для экипажа и судна: в среднем у пиратов одна неудачная попытка приходится на 6-7 удачных. 1 января 1997 г. российский рыболовный траулер подвергся вооруженному нападению в районе сомалийского побережья. Капитан траулера был убит, а нападавшим удалось скрыться.

Не миновала чаша сия и наших ближайших соседей - Украины и Литвы. По данным Международной морской организации (ИМО), число пиратских нападений в различных районах Мирового океана увеличилось. А с 1994 г. оно имеет устойчивую тенденцию к росту. Ежегодный ущерб от всех видов пиратской деятельности на море насчитывает свыше 16 млрд. долл.

В приведенной таблице учтены только те случаи пиратских нападений, о которых было официально известно в ИМО. Но это не полная картина, так как не всегда капитанам и судовладельцам по различным причинам выгодно сообщать о случившемся. Таким образом, реальная картина пиратства еще более удручающая.

Показательным является и тот факт, что за последние несколько лет постоянно увеличивается число нападений, совершаемых в Средиземном и Черном морях, т.е. в водах, непосредственно прилегающих к России. В 1995 г. было совершено два нападения, в 1996-м - четыре, а в 1997 г. - уже 11!

С точки зрения международного права пиратство - это неправомерный акт насилия, задержания или грабежа в открытом море или в месте, находящемся вне юрисдикции какого-либо государства, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами частновладельческого судна и направленный против другого судна или летательного аппарата, против лиц и имущества, находящихся на борту. Эти действия объективно нарушают свободу навигации, регулярность международной торговли, безопасность водных и воздушных путей, судов, пассажиров и членов экипажа. От этих незаконных актов страдают многие страны, поэтому пиратство всегда признавалось преступлением международного характера.

Определение пиратства и методы борьбы с ним содержатся в статьях 100-107 и 110-111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которая вступила в силу с 16 ноября 1994 г. Данный документ предусматривает, что все государства обязаны сотрудничать в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или любом другом месте за пределами юрисдикции какой-либо страны.

Также серьезную угрозу безопасности мореплавания представляет терроризм на море, который попирает общепризнанный принцип свободы морей и нередко представляет угрозу миру. Как и пиратство, он является преступлением международного характера. По методам и способам осуществления они очень похожи. Разница только в целях, которые преследуют исполнители: для пиратов главное - обогащение, нажива, а целью террористов является запугивание властей с целью выполнения своих, как правило, политических, требований.

ПРИЧИНЫ

Среди многих причин, способствующих процветанию пиратства в некоторых районах мира, основными являются экономические, политические и юридические.

Экономические причины являются основными из стимулирующих пиратство. В некоторых районах мира пиратство является неотъемлемой частью местного образа жизни и культуры, обычным, хотя и незаконным способом зарабатывания денег. Иногда это единственный способ выживания, так как экономические условия данного района не позволяют сделать это по-другому.

Экономические же причины порождают и сокрытие фактов пиратских нападений капитанами и судовладельцами. Если капитан корабля сообщит местным властям о фактах пиратства, то это повлечет за собой официальное расследование, получение свидетельских показаний членов экипажа, проведение других

следственных действий. А это потеря времени, простой судна и, следовательно, денежные потери.

Злую шутку сыграл и технический прогресс. С одной стороны, оснащение судов современным оборудованием и техническими средствами привело к сокращению среднего количества членов экипажа за последние 20 лет с 50 человек до 25, а на некоторых типах судов и еще меньше. Это придает пиратам лишнюю уверенность в том, что они смогут справиться с небольшой командой. С другой - появление на рынке относительно дешевых, небольших быстроходных катеров, оснащенных самыми современными оборудованием, средствами обнаружения и радиосвязи, дает возможность некоторым пиратским группам экипироваться по последнему слову техники.

Анализ статистики актов пиратства свидетельствует о том, что суда чаще подвергаются опасности в районах со значительной политической нестабильностью и военной активностью.

Одними из основных политических факторов, способствовавших увеличению случаев разбоя на море в последние годы, стали крушение СССР и окончание холодной войны. Это привело к сокращению военно-морских сил супердержав и, самое главное, к значительному сокращению присутствия их ВМС в районах традиционного пиратства. Так, за последнее десятилетие российский ВМФ практически свернул свое присутствие в районе Юго-Восточной Азии, самом "пиратском" районе, а ВМС США и Великобритании сократили свое присутствие в этом районе на 50%. Российские военные корабли прекратили выполнять и традиционную задачу по охране наших рыболовных траулеров, хотя здесь у нас были положительные примеры. В июле 1989 г. выполнявший подобную задачу в районе Марокко тральщик Северного флота "Пулеметчик" получил сигнал о нападении пиратов от СРМТ "Капитан Орликов". Пираты захватили судно, изолировали капитана и часть экипажа и под угрозой оружия заставили остальных вести корабль в указанную ими точку на побережье. Однако тральщику удалось перехватить траулер и, произведя несколько предупредительных очередей из пулемета, заставить сдаться и освободить экипаж.

Отсутствие видимой силы, которая может противостоять пиратам, убеждает последних в безнаказанности своих действий. Интересен тот факт, что ВМС США хотя и сократили присутствие своих кораблей в районах, где наиболее вероятны нападения пиратов, но полностью свое присутствие не исключили. В 1995-1997 гг. в ИМО не поступали данные о нападении на суда под американским флагом, хотя они в отличие от нашего торгового флота меньше плавать не стали. Всего с 1991 по 1997 г. отмечено только четыре случая нападения на американские суда, на английские - два, а на российские - свыше 40. Причем пик нападений - 28 (более четверти всех случаев в мире!) - пришелся на 1993 г., когда произошел резкий спад активности ВМФ РФ. Сейчас в среднем три случая пиратских нападений на российские суда в год. Но это, скорее всего, по причине значительного уменьшения торгового и рыболовного флота России.

РАЙОНЫ ПИРАТСТВА

Пиратское нападение может произойти где угодно, и национальная принадлежность судна принципиального значения не имеет. За период 1991-1997 гг. морскому разбою подвергались суда 62 стран в водах, прилегающих к 56 государствам мира. Это не считая нападений в международных водах, а также случаев, когда о принадлежности корабля не сообщалось.

Чаще всего нападениям подвергаются сухогрузы (около 30% общего числа), танкеры и контейнеровозы (по 11%), рыболовные суда (около 11%). В последнее время увеличилось количество нападений на суда, перевозящиеся химические грузы, на пассажирские суда (в основном паромы). Стабильно (2-3 случая в год) разбою подвергаются яхты, где отдыхают богатые, по мнению пиратов, туристы. Специалисты считают, что наиболее уязвимы для подобных атак суда небольших и средних размеров, водоизмещением 4-20 тыс. тонн с экипажем 18-20 человек, имеющие невысокий борт.

Основными районами пиратских нападений являются: Юго-Восточная Азия (Малаккский пролив, Индонезия, Филиппины, Таиланд); Южно-Китайское море; Западная Африка (Нигерия, Сенегал, Ангола, Гана); Индийский океан и Восточная Африка (Индия, Шри-Ланка, Бангладеш, Сомали, Танзания), Южная Америка и Карибское море (Бразилия, Колумбия, Венесуэла, Эквадор, Никарагуа, Гайана). Все они отличаются друг от друга не только по количеству пиратских атак, но и по основным способам их совершения, цели и агрессивности нападения.

Три четверти всех нападений в Юго-Восточной Азии совершается в районе Филиппин и Индонезии. С 1993 по 1996 г. их количество там возросло в 6 раз. Из 115 пиратских атак, совершенных во всем мире в первой половине 1999 г., 49 было совершено в этом районе. Малаккский пролив, бывший ранее одним из "лидеров", занимает теперь одно из последних мест: количество нападений уменьшилось в 10 раз за тот же период!

Произошло это прежде всего потому, что в 1993 г. после детального изучения обстановки ИМО потребовало от трех стран (Индонезии, Малайзии и Сингапура), которые омываются водами пролива, принять решительные меры по обеспечению безопасности судоходства в этой важной для многих государств морской артерии. Этими государствами был создан специальный координационный комитет по противодействию пиратству в данном районе и Региональный центр по борьбе с пиратством, который ежедневно сообщает информацию на суда об обстановке в регионе в виде циркулярных сообщений; введено совместное патрулирование, а также предпринят ряд других мер, что привело к положительному результату.

Южно-Китайское море остается самым "пиратским". В 1997 г. там был зафиксирован 101 случай морского разбоя (40% всех нападений в мире). Особенностью этого региона является то, что эффективность действий правоохранительных органов здесь сильно затруднена значительной протяженностью района (свыше 200 миль) и наличием множества небольших необитаемых островов, где могут укрываться пираты. К тому же в последнее время появились серьезные основания полагать, что власти Китайской Народной Республики негласно поощряют пиратские действия.

В Западной Африке было зарегистрировано 30 случаев пиратских атак в 1997 г., что на 9 больше, чем в предыдущем. Особенностью данного района является то, что почти все нападения происходят во время стоянки в порту или в местах якорных стоянок. Были случаи нападений на суда в море, когда они ждали прибытия (или высаживали) лоцманов.

В районе Восточной Африки и Индийского океана также наблюдается увеличение случаев пиратства. Например, в 1997 г. в этом районе зарегистрировано 52 нападения, что на 15 больше, чем в 1996 г.

Пираты в Южной Америке и Карибском море обычно совершают нападения в портах и на якорных стоянках. Порой они сопровождаются чрезмерным насилием в отношении членов экипажей судов. В 1997 г. было совершено 45 нападений (в 1996-м - 32), из которых более половины произошло в Бразилии, в том числе 14 в порту Рио-де-Жанейро и 8 в порту Сантос.

СПОСОБЫ ДЕЙСТВИЙ ПИРАТОВ

Методы и способы действий пиратов отличаются в зависимости от района их действий, степени организованности, их оснащения и вооружения, а также традиций, свойственных данному региону. Нападения на суда совершаются во время их стоянки в порту у причала, во время якорной стоянки и при совершении перехода как в территориальных, так и в международных водах. Но наиболее часто, около 50% всех случаев, пираты атакуют в портах и в местах якорных стоянок, так как в этом случае подобраться к неподвижным судам значительно проще.

В портах скрытные нападения совершаются, как правило, в темное время суток для совершения краж из контейнеров, трюмов и кладовых. В случае открытого нападения пираты стараются изолировать команду, а затем грабят каюты членов экипажа. Особое внимание уделяют каюте капитана, где хранится судовая касса. При скрытном нападении пираты обычно проникают на корабль, поднимаясь через борт с помощью веревок и веревочных лестниц (чаще с противоположного от причала борта, где не выставляется вахтенный) или забираясь по швартовым концам. При этом в бразильских портах нападения носят в основном вооруженный характер. Их цель - ограбление членов команды. В этих портах неоднократно отмечались случаи, когда местные власти не отвечали по радио на призывы о помощи, хотя перед нападением радиосвязь была устойчивой. Часто полиция прибывала на место происшествия с большим опозданием.

Нападения в местах якорных стоянок в принципе мало чем отличаются от нападений в портах, но здесь требуется одно неперемutable условие: наличие у пиратов плавсредства, которое обеспечивает подход к судну и отход с захваченной добычей. Проникновение обычно осуществляется со стороны наиболее низкой части борта. В качестве плавсредств используются быстроходные катера, надувные резиновые лодки, оснащенные подвесным мотором. Все чаще такие нападения совершаются вооруженными пиратами открыто, так как на быструю помощь со стороны местных властей экипажу рассчитывать не приходится.

Осуществляя атаки на судно при совершении перехода, пираты преследуют в основном три цели: полное похищение судна; временное похищение на длительный срок и краткосрочное похищение. Все три варианта под силу осуществить только организованным группам, и чем выше уровень их организации, тем сложнее задачу они могут решить.

Полное похищение судна осуществляется обычно по предварительному заказу. На начальном этапе отыскивается заказчик на определенный тип судна и груза. Затем с помощью своих людей в портовых службах

пираты получают сведения о требуемой посудине и, главное, о сроках и маршруте ее движения. По данным из неофициальных источников, такая информация стоит от 2 до 5 тыс. долл. В море судно догоняет или поджидает в удобном месте скоростной катер. Поравнявшись с кораблем и подойдя вплотную, на него высаживается группа вооруженных пиратов и захватывает судно. Экипаж обычно высаживается на необитаемом острове или в спасательные шлюпки (плоты). Затем в укромном месте меняют название, оформляют фальшивые документы (в Юго-Восточной Азии это обходится в 5-6 тыс. долл. и продают заказчику. Груз также продается, а судно под новым флагом и названием обслуживает нового владельца или каким-либо образом используется самими пиратами, например для перевозки нелегальных иммигрантов, вымогательства, шантажа и обмана страховых компаний. Конечно, это очень сложная операция, но игра стоит свеч: по данным ИМО, некоторые заказчики готовы заплатить до 300 тыс. долл, если им доставят нужное судно в течение трех дней.

Временное похищение судна на длительный срок проводится по аналогичному с предыдущим способом сценарию с той лишь разницей, что целью похищения является прежде всего груз. Судно удерживается пиратами в течение нескольких дней, и после того, как груз будет выгружен и перевезен в другое место, его освобождают.

До 1992 г. краткосрочное похищение судов особенно часто происходило в районах к северо-востоку от острова Суматра, в Малаккском и Сингапурском проливах, в Филиппинском проливе и в территориальных водах Индонезии. При нападении пираты следуют параллельным курсом в непосредственной близости от намеченной цели и могут осуществлять проникновение на судно на скорости до 18 узлов. Место для высадки выбирается с учетом кратчайшего расстояния до ходового мостика и кают экипажа. Чаще всего они это делают со стороны кормы. В среднем такое нападение длится около 30 минут, а добыча пиратов в этих районах может достигать 5 тыс. долл.

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

Анализ пиратских нападений за последние несколько лет показывает, что они имеют устойчивую тенденцию к увеличению. Наряду с традиционными районами пиратства - Юго-Восточная Азия, Южно-Китайское море - появился сильный конкурент в лице Южной Америки, где наблюдается устойчивый рост пиратских нападений. Можно также с большой вероятностью предсказать и увеличение случаев пиратства в тех районах, где в прибрежных странах происходят экономические потрясения. Так, например, экономический кризис, разразившийся весной 1997 г. в Индонезии, стал катализатором пиратских нападений в этом районе. Нечто похожее произошло и в Сомали. Но особенное беспокойство вызывает у ИМО азиатский район, чему способствует отсутствие в регионе мощных ВМС, береговой охраны, должного сотрудничества правоохранительных органов и юридического взаимодействия.

В действиях современных пиратов просматривается и тенденция к проявлению все большей жестокости по отношению к членам экипажей судов. Все чаще совершаются вооруженные нападения, в том числе и с применением огнестрельного оружия.

В 1997 г. во время пиратских нападений было убито почти вдвое больше моряков, чем в предыдущем - 45, ранены 28 человек. Одно из самых жестоких преступлений современных пиратов было совершено в 1998 г., когда они убили 23 человека из числа экипажа похищенного ими сухогруза "Cheung Son", водоизмещением 16 785 тонн.

В последние годы проявилась тенденция к образованию пиратских сообществ, т.е. морские разбойники становятся все более организованными. На это указывают участвовавшие случаи похищения судов и грузов, так как мелким группировкам это не под силу. В 1997 г. число нападений групп пиратов, численностью 5-10 человек, возросло по сравнению с 1995 г. в три раза.

Основными целями в обозримом будущем, скорее всего, станут ограбление членов экипажа, похищение грузов и судов. Причем последний вариант повторяется все чаще.

По-прежнему наибольшей опасности суда будут подвергаться при проходе узких проливов, где они снижают скорость, а близость берега позволяет пиратам быстро скрыться. Возрастет опасность для кораблей, находящихся на якорных стоянках внешних рейдов портов. Этому способствует перегруженность основных портов мира, суда вынуждены долго ждать разгрузки. При этом они заранее сообщают портовым властям по открытым радиоканалам о характере и объеме находящегося у них на борту груза, что дает возможность пиратам перехватывать эти сообщения и выбрать подходящее для нападения судно.

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ

Мировые морские пути по-прежнему являются основным средством международной торговли. Статистика, свидетельствующая об участившихся пиратских нападениях, указывает на необходимость выработки мер правового, организационного и технического характера по предотвращению пиратства.

Как видно из таблицы 2, иногда нападения пиратов удастся отразить (в среднем в 18,1% случаев), хотя в процентном отношении количество отраженных атак в 1996 г. снизилось по сравнению с 1994 г. Необходимо также отметить и тот факт, что в большинстве случаев удалось отразить нападения безоружных пиратов в количестве не более пяти (хотя были случаи и больше) человек. Сюда же входят и случаи, когда удалось предотвратить попытку пиратов высадиться на судно в результате удачного маневрирования.

Анализ таких случаев показывает, что внезапное нападение можно предотвратить путем выставления дополнительной вахты при проходе узких проливов; освещения в ночное время верхней палубы (обычно пираты выбирают неосвещенные места судна); установки технических средств охраны грузов: видеокамер, контролирующих контейнерные площадки, корму, удаленные части судна, невидимые с ходового мостика, сигнализации на дверях и люках, где находятся материальные ценности.

На основе рекомендаций ИМО Департамент морского транспорта РФ разработал в 1995 г. план обеспечения безопасности судна и экипажа. Но многое зависит и от подготовленности экипажа. Думается, будет не лишним при их подготовке, особенно если планируется плавание в опасных в отношении пиратства районах, проходить специальную подготовку по борьбе с данными преступлениями. Такие курсы пытались создать в Центре переподготовки моряков в Новороссийске и Санкт-Петербурге при Центре "Морская безопасность", где планировали обучить по два-три человека из каждого экипажа. Предполагалось, что они будут выполнять свои основные обязанности, а в районе пиратской активности позаботятся о безопасности судна. Мысль не бесспорная, ведь действия коллектива зависят от слаженности всех его членов, а не двух-трех, пусть и хорошо подготовленных человек.

Очевидно, было бы целесообразно при администрации портов создать службу морской безопасности, которая бы выполняла не охранные функции, а занималась бы безопасностью, работая в тесном контакте с правоохранительными органами, пограничной и таможенной службами, уделяя особое внимание пассажирским судам. В США, например, с 1998 г. действует требование: ни одно пассажирское судно не может зайти в порт, производить посадку и высадку пассажиров, если оно не имеет разработанного службой безопасности и согласованного с командованием береговой охраны плана безопасности.

Информация имеет важное значение для борьбы с любыми преступниками, в том числе и с пиратами. Расположенный в Куала-Лумпуре (Малайзия) Региональный центр по борьбе с пиратством круглосуточно получает и передает информацию о нападениях пиратов во всем мире, используя морскую спутниковую связь ИНМАРСАТ-СИ и спутниковую систему навигационного предупреждения NAVTEC, и выполняет связующие функции между правоохранительными ведомствами в Юго-Восточной Азии, а также предоставляет бесплатные услуги грузоотправителям.

Одним из способов борьбы с пиратством, по мнению ИМО, помимо различных мер организационного характера является создание технических средств экстренного оповещения правоохранительных органов о совершенном нападении. С этой целью фирма Racal разработала систему автоматического слежения за местоположением судна (САСМС) и крупногабаритных грузов, например контейнеров, которая использует спутниковую систему ИНМАРСАТ. Эта система представляет собой малогабаритное устройство определения местоположения судна с помощью навигационной системы GPS и передатчика, созданного на основе предыдущей разработки фирмы Racal Tracs-Sat/C, которое может быть скрытно установлено инженерами фирмы и замаскировано так (в т.ч. и антенна), чтобы не выделяться среди других обычных технических средств судна.

Принцип работы системы следующий. Капитан судна перед выходом в море заранее уведомляет операторов поста контроля о маршруте. Через заранее установленные промежутки времени находящаяся на борту аппаратура автоматически передает на пост контроля данные о местонахождении судна, которые отображаются на электронной карте. В случае отклонения от заранее намеченного маршрута система сама подает сигнал тревоги, и операторы принимают решение: с кем связаться, чтобы выяснить причину срабатывания системы.

Возникает резонный вопрос: а не проще ли иметь на борту некоторое количество огнестрельного оружия для оказания сопротивления пиратам? Однако каким бы привлекательным ни казалось это предложение в

условиях, когда гражданские суда в открытом море не всегда могут надеяться на помощь правоохранительных ведомств, оно, по моему мнению, не может быть признано практичным.

Во-первых, в данном случае это может побудить пиратов так- же иметь при себе оружие и, таким образом, привести к обострению и без того опасной ситуации. Во-вторых, сложность представляет санкционирование использования на судах оружия, поскольку, когда оно входит в порт или территориальные воды иностранного берегового государства, необходимо соблюдать его законы, регулирующие владение оружием и его применение. В-третьих, встает вопрос о стоимости обучения экипажей эффективному использованию оружия для отражения пиратских нападений. Судовладельцы и грузоотправители должны были бы понести затраты на покупку оружия и боеприпасов, обучение экипажей его применению и периодическую переподготовку. И, наконец, в случае применения оружия (даже в целях самообороны) при смерти или ранении нападающего могут возникнуть непредвиденные юридические последствия.

Направление ВМС в регионы частых пиратских нападений зарекомендовало себя эффективным средством борьбы с пиратством. Неоднократно раздавались призывы к формированию международного оперативного соединения, задачей которого было бы патрулирование таких регионов с целью пресечения морского разбоя. Но существует и негативное отношение береговых государств к идее разрешения иностранным вооруженным силам проводить операции в своих территориальных водах. Иностранные военные корабли, находясь в территориальных водах другой страны, не имеют права брать на себя правоохранительные функции или преследовать пиратов без предварительной просьбы об этом со стороны данного государства.

Можно предложить два первоочередных варианта решения проблемы борьбы с пиратством. Первый сводится к тому, чтобы ограничить районы, где чаще всего происходят случаи вооруженного разбоя, региональными рамками, в которых прибрежные государства смогут заключить соглашения по борьбе с пиратством, не дожидаясь заключения универсального (многостороннего) соглашения. Страны - участники таких соглашений, преследуя общую цель, возможно, даже готовы допустить использование военно-морских сил стран региона в своих территориальных водах.

Второй вариант сводится к необходимости принятия каждым государством национальных законодательных актов, согласованных с положениями международного права по борьбе с пиратством, т.е. пересмотра соответствующих статей национального законодательства, четкого определения понятия пиратства и разработки юридических санкций в соответствии с международным правом

Автор: Артур Скальский © <http://www.ng.ru/> ГЕО, МИР 4654 23.01.2000, 13:31

URL: <https://babr24.com/?ADE=52269> Bytes: 24877 / 24832 Версия для печати Скачать PDF

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/@kras24_link_bot)
эл.почта: kasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/@nsk24_link_bot)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/@tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/@babrobot_bot)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)