

---

**562-е пленарное заседание**  
FSC Journal No. 568, пункт 3 повестки дня

**РЕШЕНИЕ № 11/08  
О ВВЕДЕНИИ ЛУЧШЕЙ ПРАКТИКИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ  
ДЕСТАБИЛИЗИРУЮЩЕЙ ПЕРЕДАЧИ ЛЕГКОГО  
И СТРЕЛКОВОГО ОРУЖИЯ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ  
И О СООТВЕТСТВУЮЩЕМ ВОПРОСНИКЕ**

Форум по сотрудничеству в области безопасности (ФСБ),

констатируя, что воздушный транспорт является одним из основных каналов незаконного ввоза ЛСО, в частности, в места, где действует эмбарго Организации Объединенных Наций на поставки оружия или существует вооруженный конфликт,

отмечая, что некоторые транспортные компании или агенты и связанные с ними посредники, для того чтобы избежать официальной проверки и соблюдения правовых норм, используют ряд способов и приемов, таких, как фальсификация транспортной документации, сокрытие информации о происхождении оружия, включая случаи, когда оно произведено незаконно или когда его происхождение неизвестно или вызывает сомнения, сокрытие фактических планов полета, маршрутов и пунктов назначения, а также фальсификация регистрации воздушных судов или быстрое изменение регистрационных номеров,

принимая во внимание применяемые к воздушным перевозкам существующие международные стандарты, в частности статью 35 и Приложение 18 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, а также национальное законодательство и правила,

выступая за продолжение и полное осуществление Программы действий Организации Объединенных Наций по предотвращению и искоренению незаконной торговли легким и стрелковым оружием (ЛСО) во всех ее аспектах и содействуя сокращению и предотвращению чрезмерного и дестабилизирующего накопления и бесконтрольного распространения ЛСО, включая риск его перенаправления в незаконный оборот и в руки террористов и других преступных групп,

ссылаясь на Решение № 9/06 Совета министров о борьбе с незаконным оборотом ЛСО по воздуху,

подтверждая Решение № 7/06 ФСБ по тому же вопросу,

принимая во внимание доклад Председателя Форума по сотрудничеству в области безопасности на Специальном совещании ФСБ по борьбе с незаконным оборотом легкого и стрелкового оружия по воздуху (FSC.DEL/185/07/Rev.1), включая содержащиеся в нем предложения и намеченные направления дальнейшей работы,

будучи убежден в целесообразности как обновления единовременного обмена между государствами-участниками информацией о национальной практике воздушных перевозок ЛСО, так и обмена лучшей практикой в этой области,

ссылаясь на Справочник ОБСЕ по лучшей практике в области легкого и стрелкового оружия,

ссылаясь на существующий обмен информацией о легком и стрелковом оружии,

постановляет:

- принять в качестве стандартного элемента для применения разработанный в рамках Вассенаарских договоренностей документ "Лучшая практика предотвращения дестабилизирующей передачи легкого и стрелкового оружия воздушным транспортом", прилагаемый к Решению (Приложение 1);
- что государства-участники в качестве обновления единовременного обмена информацией, предусмотренного в пункте 2 части F раздела III Документа ОБСЕ о легком и стрелковом оружии (FSC.DOC/1/00 от 24 ноября 2000 года) не позднее 30 июня 2009 года должны представить на основании Вопросника, содержащегося в Приложении 2 к настоящему Решению, дополнительную информацию о национальной практике.

## **ЛУЧШАЯ ПРАКТИКА ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ДЕСТАБИЛИЗИРУЮЩЕЙ ПЕРЕДАЧИ ЛЕГКОГО И СТРЕЛКОВОГО ОРУЖИЯ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ, СОГЛАСОВАННАЯ В РАМКАХ ВАССЕНААРСКИХ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ**

### **1. Область применения**

Настоящая лучшая практика охватывает воздушные перевозки легкого и стрелкового оружия (ЛСО), за исключением того, которое перевозится государственными, военными или зафрахтованными государством воздушными судами.

Государства-участники признают, что они берут на себя полную ответственность за перевозку своими государственными, военными или зафрахтованными государством воздушными судами, и призывают другие государства взять на себя такую же ответственность.

### **2. Меры**

В отношении негосударственных воздушных перевозок ЛСО, если они не запрещены законодательством государств-участников, в надлежащих случаях будут приниматься следующие меры:

#### **2.1 При выдаче экспортной лицензии в отношении ЛСО каждое государство-участник может потребовать от экспортера представления перед фактическим осуществлением экспорта дополнительной информации о воздушной перевозке.**

Такая дополнительная информация о перевозке может включать следующие элементы:

- воздушный перевозчик и экспедитор груза, участвующие в перевозке;
- регистрация и флаг воздушного судна;
- намеченный маршрут полета и запланированные остановки;
- протоколы о предыдущих аналогичных передачах по воздуху;
- соблюдение существующего национального законодательства или международных соглашений, касающихся воздушной перевозки оружия.

При этом, несмотря на то что детали воздушной перевозки и маршрута при обращении за экспортной лицензией обычно неизвестны, государство-участник может выдать такую экспортную лицензию при условии, что эта информация будет представлена государственным органам до того, как груз будет фактически экспортирован; в этом случае сотрудникам правоохранительных органов, контролирующим фактический экспорт, будет ясно, что такая лицензия недействительна без подтверждения того, что запрашиваемая дополнительная информация была представлена.

- 2.2 Когда государству-участнику становится известно о каком-либо экспортере, воздушном перевозчике или агенте, который не выполнил просьбу о соблюдении требований, упомянутых в 2.1, или о выявленной дестабилизирующей попытке экспортировать ЛСО по воздуху, если запланированный экспорт ЛСО оценивается им как способствующий дестабилизирующему накоплению или как являющийся потенциальной угрозой безопасности и стабильности в регионе назначения, связанную с этим соответствующую информацию, если это целесообразно, следует передавать другим государствам-участникам.
- 2.3 Соответствующие органы каждого государства-участника могут потребовать от экспортера представить копию акта разгрузки или любого другого соответствующего документа, подтверждающего доставку ЛСО, если оно было экспортировано из аэропорта/аэродрома, находящегося на его национальной территории, или доставлено на него или отправлено из него или же если оно было перевезено воздушным судном, несущим его флаг.
- 2.4 Государства-участники могут принимать соответствующие меры для предотвращения уклонения от национального контроля и проверки, включая обмен на добровольной основе информацией об экспортерах, воздушных перевозчиках и агентах, которые не выполнили просьбу о соблюдении требований вышеприведенных пунктов 2.1 и 2.3, и о случаях транзита или перевалки ЛСО при воздушных перевозках, которые могут способствовать дестабилизирующему накоплению или создать потенциальную угрозу для безопасности и стабильности в регионе назначения.
- 2.5 Если государство-участник обладает информацией, указывающей на то, что груз воздушного судна включает ЛСО и что план его полета включает место назначения, в котором действует эмбарго ООН на поставки оружия или которое находится в зоне конфликта, или что экспортер, воздушный перевозчик или соответствующий агент подозревается в участии в дестабилизирующей передаче ЛСО по воздуху или не выполнил просьбу о соблюдении требований пунктов 2.1 или 2.3, то этот случай должен быть доведен до сведения соответствующих национальных правоохранительных органов.

**3. Диалог между государством и частным сектором**

Государства-участники берут на себя обязательство как на национальной основе, так и в рамках соответствующих международных органов держать воздушных перевозчиков в курсе дел относительно реализации этих мер.

**ВОПРОСНИК ПО НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРАКТИКЕ, КАСАЮЩЕЙСЯ  
ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ЛЕГКОГО  
И СТРЕЛКОВОГО ОРУЖИЯ ПУТЕМ НЕЗАКОННЫХ  
ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

**Страна:**

N.B. Данные вопросы не относятся к государственным, военным или зафрахтованным государством рейсам.

1. В каких случаях авиаперевозчики должны заранее получать лицензию в вашей администрации либо на всю свою деятельность, либо на каждую отдельную операцию по перевозке ЛСО и боеприпасов к ним? Если это необходимо, проведите различие между национальными компаниями и иностранными компаниями, работающими на вашей территории.
2. Каковы обязанности (касающиеся, на пример, лицензирования, регистрации, обучения и т. д.) брокеров воздушных перевозок ЛСО и боеприпасов к ним?
3. На каком правовом основании сотрудники таможенных и правоохранительных органов могут инспектировать воздушные суда и их грузы на вашей национальной территории? (Каким критериям должно отвечать правовое обоснование такой инспекции?)
4. Каковы процедуры и возможные санкции в случае выявления в результате такой инспекции преступления или нарушения закона?
5. Существует ли правовое обоснование инспектирования транзитных и (или) перевалочных грузов?
6. Считаете ли вы, что в рамках борьбы с незаконным оборотом ЛСО координация и обмен информацией между органами власти, ответственными за выдачу разрешений, мониторинг и (или) инспектирование провозимых через вашу территорию вооружений (министерства обороны и гражданской авиации, таможенные и правоохранительные органы и т. д.) налажены в достаточной мере, или их необходимо совершенствовать? Сложно ли осуществлять соответствующие процедуры? Какие усовершенствования вы бы предложили?
7. Дополнительная информация, которую целесообразно предоставить другим государствам – участникам ОБСЕ.

FSC.DEC/11/08  
5 ноября 2008 года  
Дополнение

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ИНТЕРПРЕТИРУЮЩЕЕ ЗАЯВЛЕНИЕ  
В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 6 РАЗДЕЛА IV.1(A)  
ПРАВИЛ ПРОЦЕДУРЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ  
И СОТРУДНИЧЕСТВУ В ЕВРОПЕ**

со стороны делегации Соединенных Штатов Америки:

"Соединенные Штаты приветствуют решение FSC.DEC/11/08 и высоко оценивают масштабы осуществляемой в рамках Вассенаарских договоренностей полезной работы, касающейся лучшей практики по предотвращению дестабилизирующей передачи легкого и стрелкового оружия по воздуху с целью применения ее в качестве стандартного элемента в рамках ФСБ.

Соединенные Штаты хотели бы подчеркнуть в связи с использованием этого элемента важность роли существующих экспортных правил, предусматривающих ответственность экспортера в обеспечении выполнения соответствующих норм его агентами, сотрудниками и другими лицами, участвующими в санкционированном экспорте. Эта ответственность включает осведомленность экспортера о транспортных средствах для санкционированного экспорта, используемых для обеспечения доставки санкционированному конечному пользователю для санкционированного конечного пользования".