

**Наилучшие практики предотвращения дестабилизирующих передач
стрелкового оружия и легкого вооружения (ЛСО) воздушным
транспортом**

(приняты на пленарном заседании 2007 г.)

Государства - участники Вассенаарских договоренностей,
руководствуясь руководящими принципами и процедурами, включая
Первоначальные элементы Вассенаарских договоренностей по экспортному
контролю за обычными вооружениями, товарами и технологиями двойного
назначения и, в частности:

- Руководством по наилучшей практике в области экспорта стрелкового
оружия и легкого вооружения (ЛСО), принятым в декабре 2002 г.;

- Элементами экспортного контроля за переносными зенитными
ракетными комплексами (ПЗРК), принятыми в декабре 2003 г. и с
изменениями 2007 г.;

признавая, что воздушный транспорт является одним из главных путей
незаконного распространения ЛСО, в особенности в страны, находящиеся
под оружейным эмбарго ООН или вовлеченные в вооруженные конфликты;

учитывая, что некоторые транспортные компании или агенты и
связанные с ними посредники используют набор уловок и стратегий для
обхода официальных проверочных процедур и законодательных норм, в т.ч.
с помощью подделки транспортной документации, сокрытия информации о
происхождении оружия, включая случаи его незаконного производства, или
когда его происхождение неизвестно или сомнительно, сокрытия
действительных полетных планов, маршрутов и пунктов назначения, а также
подложной регистрации воздушных судов или быстрой смены
регистрационных номеров;

имея в виду Программу действий ООН по предотвращению и искоренению незаконной торговли стрелковым оружием и легкими вооружениями во всех ее аспектах и борьбе с ней 2001 года, а также, где это применимо, соответствующие положения документа ОБСЕ 2000 г. и других региональных инициатив, сторонами которых являются государства-участники;

принимая во внимание существующие международные стандарты в области воздушного транспорта, в том числе статью 35 и приложение 18 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации;

принимая во внимание действующее национальное законодательство, регулирующее воздушные перевозки вооружений;

признавая право государств на перевозку ЛСО воздушным транспортом, в том числе посредством частных компаний, а также действующие нормы и экономические потребности в услугах по воздушной перевозке товаров;

подтверждают свою полную приверженность предотвращению дестабилизирующих накоплений ЛСО через воздушные перевозки и, *исходя из вышеперечисленного, принимают настоящие наилучшие практики:*

1. Сфера охвата

Настоящие наилучшие практики касаются воздушных перевозок ЛСО, за исключением тех, которые осуществляются правительственными, военными или зафрахтованными правительством воздушными судами.

Государства-участники признают свою полную ответственность за свои перевозки, осуществляемые правительственными, военными или зафрахтованными правительством воздушными судами, и призывают другие страны принять на себя аналогичную ответственность.

2. Меры

Перевозки ЛСО неправительственными воздушными судами, если это не запрещено национальным законодательством государств-участников, будут подпадать, где это применимо, под следующие меры:

2.1. При выдаче лицензии на экспорт ЛСО каждое государство-участник может запросить у экспортера дополнительную информацию о воздушной перевозке, которая должна быть предоставлена компетентным органам до осуществления поставки.

Такая дополнительная информация о перевозке может включать в себя следующие элементы:

- перевозчик и экспедитор, осуществляющие перевозку;
- регистрация и флаг воздушного судна;
- маршрут полета и планируемые промежуточные посадки;
- сведения о предыдущих аналогичных воздушных перевозках;
- соблюдение действующего национального законодательства или международных соглашений, касающихся воздушных перевозок оружия.

Таким образом, хотя детали воздушной перевозки и маршрута обычно неизвестны на этапе подачи заявки на выдачу экспортной лицензии, государство-участник может выдавать такие экспортные лицензии при условии предоставления такой информации его компетентным органам до осуществления экспорта. У сотрудников правоприменительных ведомств, контролирующих экспортную операцию, в этом случае будет ясное понимание, что экспортная лицензия будет недействительна без подтверждения предоставления запрошенной дополнительной информации.

2.2. В случаях, когда государство-участник обладает информацией о том, что экспортер, авиаперевозчик или агент не выполнили требования, изложенные в пункте 2.1, несмотря на соответствующий запрос, или о выявленной дестабилизирующей попытке экспортировать ЛСО воздушным транспортом и если планируемый экспорт ЛСО был признан им

способствующим дестабилизирующим накоплениям или потенциальной угрозой безопасности и стабильности в регионе назначения груза, соответствующие данные должны быть доведены до сведения других государств-участников, если это применимо.

2.3. Компетентные органы каждого государства-участника могут потребовать от экспортера предоставления копии сертификата выгрузки или иного документа, подтверждающего доставку ЛСО в случае, если аэропорты/аэродромы на его национальной территории использовались для экспорта упомянутого ЛСО, были задействованы в ходе перевозки или если перевозка осуществлялась воздушными судами флага данного государства.

2.4. Государства-участники могут предпринять необходимые действия по предотвращению нарушения национального контроля и проверочных процедур, включая добровольный обмен информацией об экспортерах, авиаперевозчиках и агентах, не выполнивших требования, изложенные в пунктах 2.1 и 2.3, несмотря на соответствующий запрос, или о случаях транзита или перевалки ЛСО с использованием воздушных судов, которые могли способствовать дестабилизирующим накоплениям или представлять собой потенциальную угрозу безопасности и стабильности в регионе назначения груза.

2.5. В случаях, когда государство-участник располагает информацией, указывающей на то, что воздушным судном перевозится ЛСО и что оно следует в место назначения, находящееся под оружейным эмбарго ООН или расположенное в зоне конфликта, или что экспортер, авиаперевозчик или агент подозреваются в участии в дестабилизирующих передачах ЛСО воздушным транспортом или не выполнили требования, изложенные в пп. 2.1 и 2.3, несмотря на соответствующий запрос, дело должно быть передано на рассмотрение соответствующих национальных правоприменительных органов.

3. Частно-государственный диалог

Государства-участники привержены информированию авиаперевозчиков как на национальном уровне, так и в рамках соответствующих международных структур о выполнении данных мер.