



Контроль над воздушным транспортом

ПРАКТИКА, ВОЗМОЖНОСТИ И ПРОБЛЕМЫ

В последние годы все больше внимания обращается на роль транспортных агентов, особенно в сегменте гражданской авиации, в осуществлении нелегальных поставок оружия. Это внимание основано на двух основных доводах. С одной стороны, несмотря на свою центральную роль в торговле оружием, агенты по воздушным перевозкам имеют определенный уровень нормативной свободы, что создает возможности для действий в незаконных целях. С другой стороны, поскольку транспортировка оставляет вещественные следы, такие как грузовые декларации и полетные записи, в этой области есть большие возможности по идентификации и предотвращению нелегальных поставок оружия.

На политическом уровне эти доводы привели к инициативе, возглавляемой правительствами Франции и Бельгии, направленной на повышение, или улучшение координации, государственного контроля над частными компаниями, вовлеченными в транспортировку грузов по воздуху. В рамках этой инициативы был выработан ряд инструкций по контролю, одобренных Вассенаарскими договоренностями и Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе. Эта инициатива также способствовала усилению контроля со стороны государств-членов Европейского Союза, включая использование соответствующими национальными агентствами единого списка авиакомпаний, замеченных или подозреваемых в участии в транспортировке нелегальных партий стрелкового оружия.

Поставки стрелкового оружия нелегальным конечным пользователям или в нелегальные пункты назначения воздушным путем зачастую, если не всегда, влекут за собой нарушения правил гражданской авиации.

Для того чтобы внести свой вклад в обсуждение этой проблемы, а также для критической оценки недавно предложенных мер по контролю, в этой главе представлен анализ законов, норм и процедур, применяемых в настоящее время в области транспорта, в частности воздушного. Этот анализ, проведенный на базе примеров 23 основных стран-экспорте-



Тайская полиция окружает грузовой самолет из Казахстана с партией оружия на борту, аэропорт Дон Муанг, Бангкок, декабрь 2009 г. © AP Photo





ров стрелкового оружия, охватывает три основных раздела права: законодательство по экспорту оружия, таможенное законодательство и нормы гражданской авиации.

В этой главе показано, что существует значительный раздел права, применяемый для контроля над перевозкой оружия по воздуху, включая как прямой, так и непрямой контроль. Применение таких методов контроля для предотвращения или претравления нелегальным поставкам оружия, однако, сталкивается с рядом трудностей, включая отсутствие координации между различными сферами контроля в рамках одного государства. Чаще всего это означает, что вся информация о поставках оружия не концентрируется в одном органе, а рассеяна между многими.

К другим трудностям относятся большие различия в возможностях, полномочиях и эффективности авиационных властей в разных странах; дублирующие или противоречивые законы; и практика многих безответственных авиакомпаний регистрироваться в государствах с либеральным транспортным законодательством (пробелы в нормативах).

Однако на более фундаментальном уровне эффективному применению таможенных мер и нормативов по гражданской авиации для борьбы с нелегальным оборотом стрелкового оружия мешают противоречивые цели различных контролирующих органов и разные определения приоритетов и «рисков для безопасности» каждым из органов.

Другие выводы этой главы:

- Конкретные инициативы по контролю над агентами по (воздушному) транспорту затрудняются спорным утверждением об их невозможности ввиду глобальной природы торговли, большого количества участников и тенденции по передаче услуг, связанных с транспортировкой оружия, третьим сторонам. В этом смысле франко-бельгийская инициатива обозначила важный поворот в обсуждении нелегальной торговли стрелковым оружием.
- Режимы по контролю над поставками оружия в большинстве стран – основных мировых экспортерах оружия контролирует перевозку напрямую, путем лицензирования, или опосредованно, путем передачи экспортерами информации о перевозке.
- Таможенные нормы и процедуры могут быть использованы для того, чтобы полностью отследить транспортную составляющую поставки оружия.
- Правила гражданской авиации не предназначены специально для предотвращения нелегальных поставок оружия. Однако их положения могут быть адаптированы для этой цели, в частности те, которые относятся к регистрации воздушного судна и к мерам безопасности.
- Для того чтобы затруднить нелегальные поставки стрелкового оружия по воздуху, необходимо привлечение гораздо большего количества участников, включая представителей таможни и авиационных властей, не только для выработки политических решений, но также и для мониторинга и правоприменения.

Этот анализ предлагает многообещающие рекомендации для будущих действий. После консультаций со всеми полномочными участниками, включая производителей оружия, существует возможность усилить или адаптировать существующие механизмы контроля так, чтобы они могли бы быть использованы для выявления и предотвращения нелегальной перевозки стрелкового оружия. Однако, как подчеркивается в этой главе, любое усиление нынешних стратегий контроля будет зависеть от улучшения координации и обмена информацией между властями, ответственными за поставки оружия, таможню и гражданскую авиацию. Это, в свою очередь, требует действий на политическом уровне. Другими словами, правительства должны включить проблему воздушных нелегальных перевозок в число своих приоритетов. ■

