

**ДОБРОВОЛЬНОЕ РУКОВОДСТВО ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ СТАТЬИ 9  
ДОГОВОРА О ТОРГОВЛЕ ОРУЖИЕМ<sup>1</sup>**

## Содержание

Справочная информация.....	2
Текст Договора .....	3
Национальные подходы к толкованию понятий «транзит» и «перевалка».....	4
Формулировки «в рамках его юрисдикции» и «на своей территории, руководствуясь соответствующим международным правом».....	6
Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений .....	9
Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений наземным транспортом.....	12
Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений воздушным транспортом .....	14
Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений морским транспортом .....	15
Роль частного сектора в транзите и перевалке вооружений .....	16
Связь статьи 9 с другими статьями .....	18
Связь статьи 9 со статьей 6.....	18
Связь статьи 9 со статьями 7(6) и 11.....	19
Связь статьи 9 со статьей 12(2) .....	21
Заключение.....	21
<b>ДОПОЛНЕНИЕ А. ЦИТИРУЕМЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВОВЫЕ И СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ .....</b>	<b>22</b>
Национальные подходы к толкованию понятий «транзит» и «перевалка».....	22
Формулировки «в рамках его юрисдикции» и «на своей территории, руководствуясь соответствующим международным правом».....	22
Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений наземным транспортом.....	23

<sup>1</sup> Приложение В к проекту доклада Председателя Рабочей группы по эффективному осуществлению Договора (РГЭОД) для КГУ9 ([ATT/CSP9.WGETI/2023/CHAIR/767/Conf.Rep](https://www.un.org/ru/press/docs/2023/202307231001.html)), одобренное государствами-участниками на КГУ9 в качестве непрерывно пополняемого документа добровольного характера, который подлежит пересмотру и дополнению рабочей группой по мере необходимости.

---

Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений воздушным транспортом .....	24
Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений морским транспортом .....	25
<b>ДОПОЛНЕНИЕ В. ДРУГИЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ СТАТЬИ ДОГОВОРА.....</b>	<b>26</b>

## Справочная информация

1. На пятой Конференции государств — участников ДТО (КГУ5) была одобрена рекомендация Председателя Рабочей группы ДТО по эффективному осуществлению Договора (РГЭОД) о том, чтобы Рабочая группа начала работу по статье 9 («Транзит или перевалка») в межсессионный период КГУ6 и разработала в этой связи среднесрочный план работы, принимая во внимание предварительный перечень предлагаемых тем и аспектов на рассмотрение, содержащийся в приложении Е к докладу Председателя для КГУ5. С этой целью была учреждена Рабочая подгруппа РГЭОД по статье 9, координатором которой выступил г-н Роб УЭНСЛИ (ЮАР). После обсуждений в ходе первого заседания рабочей подгруппы 4 февраля 2020 года многолетний план работы был в конечном итоге одобрен государствами-участниками путем процедуры молчания в марте 2021 года как непрерывно пополняемый документ добровольного характера<sup>2</sup>.
2. Рабочая подгруппа начала свою основную работу в межсессионный период КГУ7 с обсуждений, посвященных различным темам многолетнего плана, в ходе которых основное внимание уделялось обмену национальными подходами и изучению общей практики в целях возможной разработки сборника национальной практики и/или Добровольного руководства. Эти обсуждения проводились систематически с помощью наводящих вопросов и соответствующих материалов в справочных документах, подготовленных координатором, и начинались с одного или нескольких докладов экспертов по рассматриваемой теме. После сессий Рабочей подгруппы по статье 9 в межсессионный период КГУ8 участники КГУ8 в ходе конференции приняли к сведению заключение Председателя РГЭОД, включенное в доклад Председателя для КГУ8, что координатор рабочей подгруппы начнет свою работу над предварительным перечнем элементов возможного Добровольного руководства по осуществлению статьи 9, опираясь на мнения, собранные до настоящего времени в ходе обсуждений.
3. В соответствии с этим выводом приведенный ниже предварительный перечень элементов структурирован в соответствии с перечнем тем в многолетнем плане работы Рабочей подгруппы РГЭОД по статье 9. Он подготовлен с учетом и на основе мнений, выраженных участниками в ходе различных сессий рабочей подгруппы, справочных документов и докладов экспертов, которые были представлены в начале каждой сессии, а также соответствующих международных и региональных правовых и справочных документов, которые упоминались экспертами и участниками.

---

<sup>2</sup> Многолетний план работы Рабочей группы РГЭОД по статье 9 («Транзит или перевалка») опубликован по ссылке [https://thearmstradetreaty.org/hyper-images/file/RU%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20\(19%20Feb%202021\)/RU%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20\(19%20Feb%202021\).pdf](https://thearmstradetreaty.org/hyper-images/file/RU%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20(19%20Feb%202021)/RU%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20(19%20Feb%202021).pdf).

---

4. В ходе всех встреч делались выступления представителями государств, учреждений ООН, неправительственных организаций и промышленности.

В начале различных сессий были представлены следующие экспертные доклады:

1. Д-р Пол ХОЛТОМ, Small Arms Survey, [Article 9 - Transit and Transshipment provisions in initial reports](#) («Статья 9. Положения о транзите и перевалке в первоначальных отчетах»)
2. Д-р Дидерик КОПС, Фламандский институт мира, [Transit controls of military goods in seven European countries](#) (Меры контроля транзита товаров военного назначения в семи европейских странах)
3. Профессор, д-р Анна ПЕТРИГ, Базельский университет, [Article 9 ATT - A Law of the Sea Perspective](#) («Статья 9 ДТО с точки зрения морского права»)
4. Д-р Джулия ХЁРНИГ, Роттердамский университет Эразма, [Transport and Transit of Arms by Road and Air](#) («Транспортировка и транзит вооружений автомобильным и воздушным транспортом»)
5. Д-р Джулия Хёрниг, Роттердамский университет Эразма, [Transport and Transit of Arms by Sea](#) («Транспортировка и транзит вооружений морским транспортом»)
6. Г-н Ричард Паттерсон, Firearms and Ammunition Import/Export Roundtable, *Обзор ситуации в отрасли*<sup>3</sup>

5. Неисчерпывающий обзор международных и региональных правовых документов, а также справочных документов, которые были упомянуты в ходе обсуждений и презентаций, включен в [дополнение А](#) (на основе перечней, включенных в справочные документы, которыми руководствовались участники в ходе обсуждений в рабочей подгруппе).

6. Общая цель настоящего Добровольного руководства состоит в том, чтобы дать представление о подходах государств-участников подходят к осуществлению обязательств по статье 9 Договора и о связи этой статьи с другими статьями, а также обеспечить некоторое понимание ключевых понятий в этой статье и содержания правовых и стратегических дискуссий по этим понятиям. Добровольное руководство имеет целью установить обязательные правила, создать новые нормы и стандарты или выработать соглашение о едином толковании обязательств по статье 9, как и не имеет целью найти новое толкование устоявшихся определений. В тех случаях, когда применимы юридически обязательные определения, они упоминаются непосредственно как таковые.

### **Текст Договора**

7. Ниже приводится текст статьи 9 для понимания читателями/пользователями того, в каком контексте ключевые понятия употреблены в Договоре. Текст других соответствующих статей включен в [дополнение В](#).

---

<sup>3</sup> Этот докладчик не представил презентацию PowerPoint или другую документацию в своем выступлении.

---

## СТАТЬЯ 9 «ТРАНЗИТ ИЛИ ПЕРЕВАЛКА»

*Каждое государство-участник принимает надлежащие меры для регулирования, где это необходимо и возможно и в рамках его юрисдикции, транзита или перевалки обычных вооружений, охватываемых статьей 2(1), на своей территории, руководствуясь соответствующим международным правом.*

### Национальные подходы к толкованию понятий «транзит» и «перевалка»

8. Подходы государств-участников к толкованию этих понятий не были рассмотрены в справочном документе и в экспертном докладе, посвященном положениям о транзите и перевалке в первоначальных отчетах, поскольку шаблон первоначального отчета прямо не касается определений транзита и перевалки. В экспертном докладе приведена ссылка на раздел по этой теме в публикации *Small Arms Survey The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation*<sup>4</sup>. В этой связи в докладе было подчеркнуто, что термины «транзит» и «перевалка» редко определяются в договорах, поскольку отсутствует консенсус в отношении их содержания. Было упомянуто простое значение транзита как «проезда или провоза через территорию» и определение перевалки, содержащееся в Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур с внесенными в нее поправками (также известной как пересмотренная Киотская конвенция), в которой содержится формулировка о перегрузке товаров с транспортного средства, используемого для импорта, на другое транспортное средство, используемое для экспорта.

9. Простота этих понятий также была отражена в выступлениях государств-участников относительно применяемых ими на национальном уровне определений транзита и перевалки. Во всех выступивших государствах-участниках применяются общие широкие определения, без упоминания конкретных таможенных процедур в их формулировках. Общей основой стала простая формулировка о **перемещении по (таможенной) территории товаров, предназначенных не для местного рынка, а для доставки в пункт назначения за пределами (таможенной) территории**. Такие широкие определения позволяют государствам-участникам рассматривать все потенциально незаконные сделки, попадающие под действие применяемых ими правил транзита и перевалки.

10. Далее в выступлениях было продемонстрировано, что государства не рассматривают транзит и перевалку как разные виды передачи вооружений, но что **перевалка рассматривается как этап или часть транзита**: это просто транзит, который предполагает перегрузку товаров с одного транспортного средства на другое.

11. В некоторых государствах применяются одни и те же меры по регулированию транзита с перевалкой и без нее, в то время как в других применяются различные меры. Для последней группы государств этап перевалки выступает весьма важным фактором, когда они рассматривают вопрос о том, какой вид регулирующих мер применять к различным видам и ситуациям транзита. Этот вопрос обсуждался более подробно в ходе различных сессий, посвященных мерам регулирования.

---

<sup>4</sup> Это руководство опубликовано по ссылке <https://www.smallarmssurvey.org/resource/arms-trade-treaty-practical-guide-national-implementation>.

12. В качестве примера в приведенной ниже вставке содержится подборка определений транзита и перевалки, взятых из правовых документов, касающихся передачи вооружений или связанных с ними товаров.

**Вставка 1. Определения транзита и перевалки в правовых документах, связанных со стратегическими товарами**

***Международные определения***

[Решение Конференции государств — участников Конвенции по химическому оружию о правилах, касающихся декларирования данных об импорте и экспорте химических веществ, включенных в списки 2 и 3](#)

*Операции транзита: физические перевозки, в ходе которых включенные в списки химические вещества перемещаются через территорию государства на пути в государство назначения. Операции транзита предусматривают смену транспортного средства, включая временное хранение груза только для этой цели.*

[UN Modular Small-arms-control Implementation Compendium \(MOSAIC\) 01.20: Glossary of terms, definitions and abbreviations](#)

*Транзит: перемещение товаров через территорию государства в рамках их перевозки между двумя другими государствами, включая перевалку груза в пунктах въезда в государство транзита и выезда из него» (под перевалкой понимается «перегрузка товаров с одного транспортного средства на другое», которая включает «перегрузку с одного вида транспорта на другой (например, с судна на грузовой автомобиль) и перегрузку с между различными транспортными суднами, которые относятся к одному виду транспорта (например, с одного судна на другое).*

*Перевалка: транспортировка грузов в промежуточное местоположение за пределами государств-экспортеров и государств-импортеров, где они перегружаются на другое транспортное средство и транспортируются в конечный пункт назначения (или еще один пункт перевалки) без пересечения территории государства, в котором происходит перегрузка. (ПРИМЕЧАНИЕ: перевалка обычно происходит в транспортных узлах в портах и, как правило, осуществляется в пределах обозначенных таможенных зон, которые не подлежат таможенным проверкам или обложению пошлинами).*

***Определения на региональном уровне***

[Руководство Европейского союза по общей позиции Совета Европейского союза 2008/944/CFSP, в котором определены общие правила, регулирующие контроль за экспортом военной техники и снаряжения](#)

*Транзит: физические перевозки, в ходе которых товары (военная техника) просто перемещаются через территорию государства-члена.*

*Перевалка: транзит, предполагающий физическую операцию по разгрузке товаров с транспортного средства, используемого для импорта, с последующей перегрузкой (как правило) на другое транспортное средство, используемое для экспорта.*

[Регламент \(ЕС\) 2021/821 Европейского парламента и Совета от 20 мая 2021 года, устанавливающий режим Союза по контролю за экспортом, посреднической деятельностью, техническим содействием, транзитом и передачей товаров двойного назначения \(переработанная версия\)](#)

*«Транзит» означает перевозку товаров двойного назначения не из Союза, которые ввозятся и перемещаются через таможенную территорию Союза в государство назначения за пределами таможенной территории Союза, если эти товары: (a) попадают под действие процедуры внешнего транзита в соответствии со статьей 226 Таможенного кодекса Союза и проходят только через таможенную территорию Союза; (b) перегружаются в пределах свободной зоны или непосредственно реэкспортируются из нее; (c) находятся на временном хранении и непосредственно реэкспортируются из сооружения временного хранения; или (d) были ввезены на таможенную территорию Союза на том же морском или воздушном судне, которое вывезет их с этой территории без разгрузки.*

**Формулировки «в рамках его юрисдикции» и «на своей территории, руководствуясь соответствующим международным правом»**

13. Формулировки «в рамках его юрисдикции» и «на своей территории, руководствуясь соответствующим международным правом» в совокупности определяют сферу действия обязательства, предусмотренного в статье 9. Государствам-участникам необходимо регулировать транзит и перевалку, которые попадают под его юрисдикцию и при этом осуществляются на его территории. Поэтому Договор не *обязывает* государства-участники регулировать транзит и перевалку за пределами своей территории, даже если речь идет о судах, находящихся под их юрисдикцией. Это не влияет на применимость других международных обязательств (см. пункт 22).

14. В Договоре не определено, какая территория относится к территории государства. В докладе по данной теме было разъяснено, что на основе общего международного права, в том числе Конвенции о международной гражданской авиации (также известной как Чикагская конвенция) и Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС), к территории государства относится вся его сухопутная территория, внутренние воды (включая морские порты), территориальное море и воздушное пространство над этими сухопутными и морскими зонами (в территорию не входит так называемая исключительная экономическая зона и открытое море). Это означает, что обязательство, предусмотренное в статье 9, по существу охватывает транзит и перевалку по суше, воде и воздуху; собственно в Договоре не проведено различие между этими видами транспортировки. Исходя из конкретных характеристик, национальных соображений или международных обязательств, государства могут применять к ним различные правила (см. пункт 27).

---

15. В Договоре отсутствует определение термина «юрисдикция». Согласно общему международному праву, под юрисдикцией государства понимаются полномочия государства вводить правила, обеспечивать соблюдение этих правил и выносить судебные решения по делам, касающимся этих правил. Касательно регулирования транзита и перевалки через территорию государства в экспертном докладе по этой теме было четко указано, что государства-участники в принципе обладают полной законодательной и исполнительной юрисдикцией, однако из международного права вытекают определенные ограничения.

16. В докладе, посвященном транзиту морским транспортом, рассматривались ограничения, касающиеся транзита через внутренние воды (включая порты) и территориальное море государства.

17. В отношении внутренних вод и портов применяются лишь некоторые ограничения. Основное ограничение заключается в том, что государства неправомерно требуют соблюдения своих правил от судов, обладающих суверенным иммунитетом, которые являются военными кораблями и судами, состоящими только на некоммерческой государственной службе. Такие суда не подлежат обыску или досмотру на борту. Государства, как правило, не осуществляют свою юрисдикцию в отношении судов в своих внутренних водах и портах, если рассматриваемый вопрос касается внутренних дел судна, которые не затрагивают их интересов. Однако можно утверждать, что нарушения Договора не являются «внутренними делами судна». Наконец, государства должны применять свои меры на недискриминационной основе. В этой связи в отношении всех судов, которые не являются судами, обладающими суверенным иммунитетом, государства могут применять широкий круг мер для обеспечения соблюдения своих правил транзита и перевалки в своих внутренних водах, например, вводить условия для входа в порт, отказывать в посадке, перевалке или перемещении груза, отказывать в использовании других портовых услуг, подниматься на борт, проводить досмотр и задерживать судно, пока не будут соблюдены соответствующие правила.

18. В отношении транзита через территориальное море применяется так называемое «право мирного прохода» — норма обычного международного права, закрепленная в статье 17 ЮНКЛОС. Право мирного прохода ограничивает право государств — или применяемые ими методы — по обеспечению соблюдения своих правил транзита в отношении иностранных судов, которые непрерывно и быстро проходят через их территориальное море, при условии, что этот проход является «мирным», как описано в статье 19 ЮНКЛОС, и осуществляется «в соответствии с [ЮНКЛОС] и другими нормами международного права». Сфера действия этого ограничения не подлежит обсуждению. В экспертном докладе было высказано мнение о том, что в соответствии с международным правом сам по себе факт наличия оружия на борту не означает, что проход не является мирным, однако значение формулировки «в соответствии с [...] нормами международного права» остается неясным, и что требования этих норм потенциально оставляют государствам возможность учитывать определенные факторы, касающиеся применения ДТО и оружейных эмбарго Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, при разработке ими своих регулирующих и правоприменительных мер в отношении транзита через территориальное море. Государства-участники должны по меньшей мере иметь возможность налагать запрет на транзит — в том числе через территориальное море, — который осуществляется в нарушение запретов, содержащихся в статье 6 Договора, прежде всего в случае нарушения оружейного эмбарго Совета Безопасности Организации Объединенных Наций или при наличии у государства знания о том, что

---

вооружения или средства будут использованы для совершения актов геноцида, преступлений против человечности или военных преступлений (см. пункт 49 и далее о связи со статьей 6)<sup>5</sup>. Однако при этом, принимая во внимание право мирного прохода, государствам-участникам следует адаптировать свои меры контроля таким образом, чтобы избежать неправомерного вмешательства в подлинно мирный проход, например, отдав предпочтение специальным мерам контроля и досмотру в случае обоснованного подозрения в незаконной передаче вооружений, но не систематическим требованиям к лицензированию.

19. Следует отметить, что право мирного прохода распространяется только на транзит через территориальное море, но не на транзит через внутренние воды и порты. Отмечается также, что подобный подход применяется также к национальному воздушному пространству (см. пункт 39).

20. Следует иметь в виду, что выражение «руководствуясь соответствующим международным правом» относится не только к *ограничениям* полномочий государств-участников в соответствии с международным правом устанавливать и/или обеспечивать соблюдение правил контроля транзита и перевалки, но и к их *обязательствам* в соответствии с международным правом делать это. Так, государствам-участникам, которые также являются участниками Протокола ООН об огнестрельном оружии, необходимо будет учитывать обязательства в отношении транзита, содержащиеся в статьях 10 и 11 Протокола.

21. В ходе дискуссии по этой теме выступившие государства-участники упомянули, что действующие меры контроля транзита распространяются исключительно на транзит по их территории. Они отметили ряд возможных мер контроля транзита, таких как общий таможенный контроль, систематический и специальный досмотр грузов и требование о предварительном уведомлении, которое позволяет досматривать или конфисковывать грузы.

22. В отношении обязательств государств флага в экспертном докладе было подчеркнуто, что, хотя статья 94 ЮНКЛОС требует от государств осуществлять юрисдикцию над своими судами, эти суда не считаются частью территории государства. Это означает, что статья 9 Договора не обязывает государства-участники регулировать свои транзитные суда, поскольку Договор содержит требование к государствам-участникам регулировать только транзит или перевалку «на своей территории». Это не влияет на применимость других международных обязательств. Вместе с тем в ходе обсуждений было отмечено, что государства-участники, которые также являются участниками Протокола Организации Объединенных Наций об огнестрельном оружии, имеют определенные обязательства в отношении случаев, когда их суда участвуют в незаконном транзите огнестрельного оружия за пределами их территории, поскольку понимается, что предусмотренное в статье 11 Протокола обязательство принимать надлежащие меры для повышения эффективности контроля за импортом, экспортом и транзитом распространяется на их экстерриториальную юрисдикцию.

---

<sup>5</sup> Эта тема была также рассмотрена в практическом руководстве по осуществлению ДТО *Practical Guide to National Implementation of the ATT*, подготовленном Small Arms Survey, о котором говорилось ранее в пункте 8.



---

## Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений

23. В соответствии с многолетним планом работы рабочая подгруппа посвятила отдельные заседания мерам по регулированию транзита и перевалки вооружений в зависимости от вида транспорта (по суше, воздуху и морю). Однако выступления государств-участников в ходе этих заседаний продемонстрировали, что вид транспорта, как правило, не является окончательным убедительным критерием в дифференциации мер контроля, которые государства-участники применяют к транзиту и перевалке вооружений. По этой причине в настоящем разделе рассматриваются в первую очередь меры по регулированию транзита и перевалки оружия в целом, независимо от вида транспорта, после чего изучаются характеристики транзита и перевалки по суше, воздуху и морю.

24. В экспертном докладе, посвященном положениям о транзите и перевалке в первоначальных отчетах, и последующих выступлениях государств-участников, было продемонстрировано следующее: в целом понимается, что государствам-участникам необходимо регулировать все эти виды транзита, но формулировка «*надлежащие меры [...] где это необходимо и возможно*» в Договоре допускает гибкость и вариативность подходов в зависимости от национальных обстоятельств в государствах-участниках при условии, что они соблюдают ограничения и обязательства согласно международному праву, а также другие статьи Договора, в частности статью 6. Поскольку статья 6 применяется ко всем видам передачи вооружений, упомянутым в статье 2(2), включая транзит и перевалку, государства-участники по меньшей мере обязаны регулировать транзит и перевалку, чтобы выполнить свои обязательства по статье 6. Эта тема, относящаяся к материальной сфере применения обязательств в отношении транзита и перевалки в Договоре, не была подробно изучена в ходе заседаний, посвященных регуливающим мерам, но входит в обсуждение связи статьи 9 с другими статьями (см. пункт 49 и далее).

25. Что касается практических мер и возможностей, то на каждой сессии систематически рассматривались следующие аспекты: общие возможности и общепринятая практика регулирования транзита и перевалки, конкретные виды регулирующих мер, принимаемые государствами-участниками, и государственные ведомства и учреждения, участвующие в осуществлении этих мер. В своих выступлениях государства-участники также изучили, какие стороны/субъекты вовлечены в транзит и перевалку и несут ответственность за соблюдение правил. В целом можно изучить контрольный список, представленный в экспертном докладе, посвященном положениям о транзите и перевалке в первоначальных отчетах, который был взят из раздела о транзите и перевалке публикации *Small Arms Survey The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation* (см. вставку ниже). В этом разделе также содержатся подробные рекомендации по всем этим аспектам.

### **Вставка 2. Возможный контрольный список для регулирования транзита/перевалки**

- Определение транзита и перевалки
- Осуществимые меры контроля в соответствии с международным правом
- Конкретный диапазон подлежащих регулированию товаров
- Ответственность за соблюдение правил
- Критерии оценки для выдачи разрешения

- Эффективные административные положения

- Надежный режим правоприменения (т. е. санкции, межведомственное сотрудничество, полномочия по наложению запретов и задержанию грузов, подготовка кадров, информационно-разъяснительная работа)

Экспертный доклад д-ра Пола ХОЛТОМА, организация Small Arms Survey [Article 9 - Transit and Transshipment provisions in initial reports](#) (взято из публикации Small Arms Survey [The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation, 2016](#))

26. По вопросу о регулирующих мерах в выступлениях государств-участников в ходе различных заседаний было продемонстрировано, что государства-участники применяют одновременно целый ряд механизмов для регулирования транзита и перевалки, с учетом гибких возможностей, которые предоставляет Договор. Наиболее часто используемым механизмом является требование о предварительном получении разрешения, иногда в форме лицензии того или иного вида с различной степенью контроля. Этот механизм часто применяется в комбинации с такими мерами, как освобождение от требования получить разрешение, требование о предварительном уведомлении и/или специальные меры контроля в определенных обстоятельствах. Некоторые государства-участники интегрируют эти меры контроля в свою общую систему таможенного контроля. Кроме того, в некоторых государствах-участниках к операциям по транзиту и перевалке допускаются только специальным образом зарегистрированные субъекты.

27. Государства-участники дифференцируют меры контроля на основе ряда критериев. Один из критериев касается упомянутых выше ограничений международного права, которые могут повлечь за собой невозможность ввода систематического требования о получении лицензии. В этом случае более уместными могут оказаться специальные меры контроля, такие как право временно изымать и досматривать грузы. В то же время определенную роль могут играть и обязательства согласно международному праву, например согласно вышеупомянутому Протоколу ООН об огнестрельном оружии. Государства-участники также отметили другие критерии, такие как наличие этапа перевалки, когда применяются различные меры в зависимости от того, перегружается оружие с одного транспортного средства на другое или остается на борту на протяжении всего транзита. Государства-участники также указали, что в отношении определенных видов деятельности таких, как охота, спортивная стрельба или перемещение вооружений, принадлежащих вооруженным силам (дружественной страны) или персоналу служб безопасности, требования по соблюдению правил транзита и перевалки не применяются. В экспертном докладе представителя Фламандского института мира в качестве критериев, на которые ориентируются государства для дифференциации мер контроля транзита и перевалки, были также упомянуты категории товаров военного назначения и страны назначения или происхождения контролируемых товаров. Государства в основном допускают такие исключения и упрощенные процедуры в случае передачи вооружений, характеризующейся с низким уровнем риска, которую государства обычно считают беспроблемной в свете статей 6, 9 и 11 Договора, например, когда передача осуществляется на основе доверительных отношений между участвующими в ней государствами.

28. В целях применения этих мер на практике государства-участники требуют от соответствующих участников передачи вооружений предоставить информацию о предстоящих операциях транзита и перевалки, которые попадают под действие мер контроля. В ходе сессии

---

упоминались различные виды информации, включая копии разрешений на экспорт, импорт и транзит (или их аналоги), упаковочные реестры, контракты, счета-фактуры, информацию о транспортных средствах и участвующих субъектах, соответствующую транспортную документацию и контактные данные соответствующих органов.

29. В отношении соответствующих государственных ведомств в докладе, посвященном положениям о транзите и перевалке первоначальных отчетах, было отмечено, что в большинстве государств-участников в регулировании транзита и перевалки участвуют сразу несколько министерств и государственных ведомств. Явным образом были упомянуты следующие: 1) министерства обороны, внутренних дел и общественной безопасности (включая полицию); 2) министерства бизнеса, экономики, финансов и торговли (в том числе таможенные органы); 3) министерство иностранных дел; и 4) орган экспортного (транзитного) контроля. Эти органы также были упомянуты в выступлениях государств-участников в ходе различных сессий. Таможенные органы нередко находятся в эпицентре контроля транзита и перевалки, однако, как правило, существует межведомственное сотрудничество между некоторыми или все вышеупомянутыми органами. Иногда полномочиями по регулированию различных видов транзита (наземным, воздушным или морским транспортом) наделяются различные органы.

30. Межведомственное сотрудничество касается не только процесса принятия решений о выдаче или отказе в выдаче разрешения, но и обеспечения соблюдения регулирующих мер. Сюда относятся контроль сделок и обмен соответствующей информацией между соответствующими органами и ведомствами.

31. По вопросу о том, какие стороны/субъекты которые (юридически) несут ответственность за соблюдение правил транзита и перевалки, государства-участники в своих выступлениях указали, что в транзите и перевалке обычно участвуют множество сторон, которые учреждены или не учреждены в государстве транзита. В этом отношении государства-участники часто возлагают на ответственность за соблюдение действующих на их территории правил транзита и перевалки не (только) на экспортера, но и на перевозчика, а также субъектов, оказывающих логистические услуги в государстве транзита. Было отмечено, что эта ситуация отличается от транспортного права, чему в экспертных докладах о транзите и перевалке оружия по суше, воздуху и морю было посвящено особое внимание. Как указывалось в экспертном докладе, транспортное право главным образом регулирует отношения между продавцом/грузоотправителем по договору и перевозчиком, в которых первый обязан предоставить последнему всю необходимую информацию, документы и лицензии, а второй обязан проявлять должную заботу о грузе, включая его хранение, складирование и погрузку (см. пункты 33 и 41).

32. Один особый вопрос, который был включен в многолетний план работы, но не был подробно рассмотрен в ходе сессий, посвященных регуливающим мерам, касается зон свободной торговли / свободного движения товаров. Несмотря на то, что в справочном документе к заседанию по вопросам транзита наземным транспортом зона свободной торговли названа государствами-участниками в своих первоначальных отчетах в качестве одного из примеров обстоятельств, когда транзит и/или перевалка разрешаются без регулирования или по упрощенной процедуре, в ходе сессий одно из государств-участников сообщило, что обычные вооружения являются

ограниченными товарами и поэтому не подпадают под действие принципов свободной торговли, но подлежат применению конкретных правил<sup>6</sup>.

<b>Обзор возможных мер по регулированию транзита и перевалки, упомянутых в выступлениях и экспертных докладах</b>			
<i>Меры регулирования (контроля)</i>	<i>Соответствующие критерии дифференциации мер контроля</i>	<i>Соответствующие государственные ведомства и органы</i>	<i>Ответственные стороны</i>
Предварительное разрешение (различные виды лицензий)	Ограничения и обязательства согласно международному праву	Различные министерства, в том числе министерства иностранных дел, обороны, внутренних дел и общественной безопасности (включая полицию)	Экспортер
Предварительное уведомление	Этап перевалки	Различные министерства, в том числе бизнеса, экономики, финансов и торговли (включая таможеню)	Перевозчик
Специальные меры контроля	Категория товаров	Различные министерства, в том числе министерство иностранных дел	Субъекты, оказывающие логистические услуги (например, экспедитор)
	Страны назначения или происхождения	Орган экспортного (транзитного) контроля	
	Конкретные цели (например, охота или спортивная стрельба)		

### **Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений наземным транспортом**

33. В справочном документе к заседанию по этой теме в качестве примера был приведен ряд международных и региональных правовых документов, регулирующих транзит и перевозку грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, большинство из которых были также рассмотрены в экспертном докладе. Они включены в [дополнение В](#). Ни в одном из этих документов

<sup>6</sup> Вопрос о зонах свободной торговли рассматривается, например, в Руководящих принципах наилучшей практики по транзиту и перевалке в рамках Вассенаарских договоренностей (<https://www.wassenaar.org/app/uploads/2020/06/Transit-and-transshipment-RU-version.pdf>). Эти руководящие принципы предусматривают, что полномочия на задержание, досмотр и конфискацию груза, а также правовые основания распоряжаться конфискованным грузом должны в полной мере распространяться на деятельность, осуществляемую в зонах с особым таможенным режимом, расположенных на территории суверенного государства, таких как зоны свободной торговли, зоны внешней торговли и зона экспортного производства.

---

конкретно не рассматриваются ни правила транзита и перевалки, ни обычные вооружения. Как указывалось в экспертном докладе, эти соглашения связаны с транспортным правом и касаются обязательств и прав сторон договора перевозки в таких аспектах, как документация, маркировка, упаковка, хранение и обязанность соблюдать интересы контрагента при перевозке.

34. В этой связи значимость этих документов для практического осуществления ДТО и регулирования (допустимости) транзита и перевалки обычных вооружений ограничено. Кроме того, если сравнивать с (частным) транспортным правом, ответственность за соблюдение правил передачи вооружений может возлагаться на других субъектов, а круг этих субъектов может быть шире.

35. Одним из возможных важных аспектов в этих правовых документах выступает документация, которая должна сопровождать груз во время перевозки. Подробное описание грузов, которое требуется в целях безопасности, может в некоторых ситуациях выступать источником информации для органов по контролю за передачей вооружений и служить основой для оценки рисков и проведения специального досмотра. В этом отношении государствам целесообразно поддерживать наладить обмен информацией и межведомственное сотрудничество между органами, отвечающими за осуществление ДТО и применение мер контроля транзита, и органами, участвующими в соответствующих процедурах обеспечения безопасности на дорогах. В этой связи в экспертном докладе по этой теме упоминались некоторые правила перевозки опасных грузов, которые применимы к перевозке боеприпасов. Хотя в докладе отмечалось, что боеприпасы, регулируемые статьей 3 Договора, непосредственно не включены в материальную сферу применения статьи 9, государствам-участникам следует по-прежнему учитывать их, поскольку боеприпасы включены в сферу применения статьи 6, которая применяется ко всем видам передачи вооружений, включая транзит и перевалку (см. пункт 49 и далее).

36. После экспертного доклада государства-участники сосредоточили внимание на общих мерах транзита и перевалки, как описано выше. Что касается международных и региональных правовых соглашений, то была упомянута Конвенция ЭКОВАС о стрелковом оружии и легких вооружениях, в которой в определение передачи вооружений включены транзит и перевалка, а также «транспортировка». Конвенция предусматривает систему общего запрета на передачу вооружений с возможностью подачи заявок на освобождение от требования, которые рассматриваются Секретариатом ЭКОВАС. Кроме того, была упомянута Центральноафриканская конвенция о контроле над стрелковым оружием и легкими вооружениями. В этой конвенции в определение передачи вооружений также включены транзит и «транспортировка» и содержится требование о получении разрешения в отношении всех видов передачи вооружений. Обе конвенции являются региональными примерами позитивных обязательств согласно международному праву, которые государства-участники должны принимать во внимание при регулировании транзита и перевалки. По этому вопросу государства-участники также упомянули *двусторонние* договоры, которые касаются транзита товаров через их территорию.

---

## Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений воздушным транспортом

37. В справочном документе к заседанию по этой теме в качестве примера был приведен ряд международных правовых документов, регулирующих транзит и перевозку грузов воздушным транспортом, большинство из которых были также рассмотрены в экспертном докладе.

38. В обоих случаях основное внимание уделялось Чикагской конвенции со ссылкой на ее статьи 3 и 6 и на статью 4(6) приложения 17 к ней. В статьях Конвенции разъясняются следующие аспекты: 1) Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам; 2) государственные воздушные суда, такие как воздушные суда, используемые на военной службе, могут летать над территорией другого государства или совершать на ней посадку только с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом; и 3) государства не могут использовать гражданскую авиацию в целях, противоречащих целям Конвенции. Статья в приложении касается мер, которые необходимо принимать в отношении груза для обеспечения безопасности транспортировки. Кроме того, было упомянуто приложение 18 к Конвенции, которое касается безопасной перевозки опасных грузов воздушным транспортом.

39. Ни одна из этих статей конкретно не касается правил транзита и перевалки и обычных вооружений. Как и в случае вышеупомянутых правовых документов, регулирующих транзит и транспортировку по суше, их применимость к регулированию (допустимости) транзита и перевалки обычных вооружений ограничена. Тем не менее государствам-участникам рекомендуется принять к сведению требования об обмене информацией, касающейся перевозки опасных грузов, и использовать ее как источник информации в ситуациях транзита и перевалки грузов, регулируемых соответствующими правилами, а именно боеприпасов (см. пункт 35). Кроме того, в отношении всех обычных вооружений, подпадающих под действие Договора, государствам-участникам следует также отметить статью 35 Чикагской конвенции, как поясняется во вставке ниже.

### **Вставка 3. Боеприпасы или орудия войны на борту воздушных судов, осуществляющих международную навигацию**

В статье 35а Чикагской конвенции прямо предусматривается, что *«никакое военное снаряжение или военные материалы не могут перевозиться на территорию государства или над территорией государства на воздушных судах, занятых в международной навигации, кроме как с разрешения такого государства»*. Это положение предполагает, что для транзита воздушным транспортом в соответствии с международным правом не существует «права мирного прохода», как для транзита через территориальное море.

Касательно значения формулировки «военное снаряжение или военные материалы» в статье предусматривается, что *«каждое государство в своих правилах определяет, что является военным снаряжением или военными материалами применительно к настоящей Статье, должным образом учитывая в целях единообразия такие рекомендации, которые может время от времени давать Международная организация гражданской авиации»*.

Поскольку это положение имеет непосредственное отношение к регулированию транзита обычных вооружений, государствам-участникам целесообразно предусмотреть какую-то

межведомственную координацию между органами, отвечающими за осуществление ДТО, и органами, отвечающими за осуществление Чикагской конвенции.

40. В своих выступлениях после экспертного доклада по этой теме ни одно из государств-участников конкретно не затронуло вышеупомянутые документы или любую другую тему, связанную с транзитом вооружений воздушным транспортом.

#### **Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений морским транспортом**

41. В экспертном докладе по этой теме был рассмотрен ряд международных и региональных правовых документов, касающихся морских перевозок, с уделением особого внимания частному транспортному праву и Гаагским правилам (так называемым «Правилам Гаага-Висби»<sup>7</sup>). В этих правовых документах конкретно не рассматриваются ни правила транзита и перевалки, ни обычные вооружения: они в основном регулируют отношения между продавцом/грузоотправителем по договору и перевозчиком в отношении перевозки грузов, включая погрузку и разгрузку. В этом конкретном контексте продавец/грузоотправитель по договору обязан предоставить перевозчику всю необходимую информацию, документы и лицензии. Однако в выступлениях государств-участников после экспертного доклада было продемонстрировано, что в правилах транзита и перевалки государств-участников ответственность за соблюдение несут и другие субъекты, в том числе перевозчик и некоторые субъекты, предоставляющие логистические услуги (см. пункт 31 выше и раздел о роли частного сектора ниже).

42. По вопросу участников транзита и перевалки в ходе обсуждения был поднят вопрос о том, что, несмотря на обучение экипажей перевозчиков по теме правил морских перевозок, они зачастую оказываются недостаточно подготовлены и неспособны реализовать элементарные меры контроля и обеспечить соблюдение правил. Этот вопрос был дополнительно рассмотрен на сессии, посвященной роли частного сектора.

43. В отношении мер регулирования морских перевозок были названы такие документы, как Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) и вышеупомянутая ЮНКЛОС. В этой связи эксперт вернулся к теме ограничений в связи с транзитом и праву мирного прохода. В докладе подчеркивалось право прибрежного государства регулировать проход судов, не являющихся мирными, и задерживать, досматривать и отводить суда из территориального моря, а также указывалось, что оружейные эмбарго Совета Безопасности Организации Объединенных Наций имеют приоритет перед мирным проходом (со ссылкой на статью 103 Устава Организации Объединенных Наций). Одно из выступивших далее государств-участников указало, что требование о получении предварительного разрешения применяется не ко всем операциям транзита, но при этом таможенные органы контролируют все грузовые потоки и вправе вмешиваться в операции. Как и касательно вышеупомянутых правил перевозки опасных грузов наземным и воздушным

<sup>7</sup> В основном документе *Правил Гаага-Висби* затрагивается Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, от 25 августа 1924 года, известной как *Гаагские правила*. В Конвенцию были внесены поправки в соответствии с так называемым *Протоколом Висби* от 23 февраля 1968 года.



транспортом, в экспертном докладе было отмечено, что МКМПОГ применима только к перевозке боеприпасов (см. пункты 35 и 39).

#### **Вставка 4. Отклонение от первоначального маршрута / внеплановый транзит**

В экспертном докладе был также поднят специальный вопрос отклонения от маршрута, когда судно изменяет свой запланированный маршрут *в пути следования* и осуществляет незапланированный транзит через территориальные воды (море и/или внутренние воды) государства либо в связи с чрезвычайной ситуацией, либо по непредвиденным обстоятельствам (например, чтобы подобрать дополнительный груз). Был задан вопрос о том, считается ли такой проход «незаконным перенаправлением», если судно перевозит обычные вооружения и предварительно не получило разрешение на транзит от этого государства.

В экспертном докладе эта тема рассматривалась с точки зрения транспортного права со ссылкой на «Правила Гаага-Висби» и Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС). В докладе было указано, что исключительно в контексте транспортного права «обоснованное отклонение от маршрута» не считается нарушением, но также и то, что в функциональных требованиях Международного кодекса охраны судов и портовых средств (ОСПС) предусмотрено «предотвращение доставки на суда или на портовые средства неразрешенных предметов (оружие, зажигательные устройства) или взрывчатых веществ».

Применительно к правилам транзита и перевалки, независимо от классификации такого отклонения от маршрута как «незаконного перенаправления», следует отметить, что государства-участники не вправе по-разному регулировать суда, которые делают запланированную постановку на якорь согласно их первоначальному маршруту, и суда, которые изменяют свой маршрут *в пути* по непредвиденным обстоятельствам. Если на борту таких судов имеется оружие, то на эти суда должны на равной основе распространяться действующие в государстве правила транзита и перевалки. Учитывая гибкость, которую предоставляет статья 9, это не означает, что на практике государства должны обязательно выдавать разрешение в каждом конкретном случае, когда возникает незапланированный транзит в нарушение действующих правил транзита, однако они должны по меньшей мере применять меры регулирования для обеспечения соблюдения ими статьи 6 Договора и других соответствующих международных обязательств.

#### **Роль частного сектора в транзите и перевалке вооружений**

44. Роль частного сектора была впервые рассмотрена рабочей подгруппой с общим докладом Фламандского института мира (со ссылкой на аналитический доклад организации на тему транзита), в котором затрагивались такие темы, как многообразие субъектов, участвующих в операциях транзита и перевалки, и их ответственность за соблюдение правил транзита. В ходе различных сессий, посвященных регулирующим мерам, несколько государств-участников впоследствии поднимали вопрос ответственности различных субъектов на этапе транзита и перевалки, помимо экспортера и перевозчика. Во вставке ниже приведен обзор таких субъектов, заимствованный из аналогичной вставки в публикации *Small Arms Survey The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation*, которая послужила основой для экспортного доклада Small Arms Survey для Рабочей подгруппы (см. пункт 8).



#### **Вставка 5. Примеры субъектов, участвующих в операциях транзита и перевалки**

Перевозчик или поставщик транспортных услуг: компания, которая перевозит товары по требованию экспортера; в случае перевалки могут быть задействованы два или более перевозчиков, например судоходная компания и далее авиакомпания.

Таможенный брокер, таможенный агент или агент по таможенной очистке: компания, с которой заключен контракт на выполнение таможенных обязательств от имени экспортера или импортера.

Экспедитор: компания, с которой экспортер заключил договор на организацию отгрузки товаров импортеру. Эта услуга включает в себя все связанные процедуры, в некоторых случаях включая таможенные формальности. Как правило, экспедитор не перемещает груз напрямую, а заключает контракт с перевозчиком. В случае перевалки экспедитор будет нести ответственность за осуществление операции перевалки. Экспедитор также может привлекать к выполнению этих процессов другие стороны.

Транспортный агент: представитель перевозчика, с которым взаимодействуют таможенный брокер и экспедитор.

45. Общая проблема, которая была поднята в докладе и выступлениях государств-участников, заключалась в том, что эти субъекты не всегда в достаточной мере понимают свои обязательства в отношении транзита и перевалки. В отношении субъектов, предоставляющих логистические услуги, также было отмечено, что они не всегда имеют представление о признаках, которые могут указывать на подозрительные операции. Отягчающими факторами являются общий низкий уровень осведомленности о требованиях в отношении соблюдения обязательств и недостаточное сотрудничество между субъектами, участвующими в передаче вооружений, а также сложность правил и расхождения в этих правилах между государствами. Последнее также подчеркивалось в докладе о ситуации в отрасли, представленном на этом же заседании, в котором основное внимание уделялось точке зрения экспортеров и указывалось на последствия для законной торговли, учитывая, что некоторые перевозчики не решаются принимать обычные вооружения в качестве груза.

46. В этой связи общая рекомендация по итогам доклада и выступлений заключается в налаживании тесного сотрудничества между компетентными органами и этими различными субъектами на основе систематической информационно-разъяснительной работы, мониторинга и оказания содействия. Дополнительно государствам-участникам предлагается сотрудничать с представительствами таких субъектов. Кроме того, государствам-участникам также необходимо побуждать субъектов, участвующих в передаче вооружений, к обмену необходимой информацией, с тем чтобы обеспечить соблюдение обязательств по транзиту и перевалке.

47. Рекомендации на этот счет были также вынесены Рабочей подгруппой по статье 11 при рассмотрении роли государств транзита и перевалки в предотвращении незаконного перенаправления вооружений (см. вставку).

---

**Вставка 6. Возможные меры в отношении частного сектора в справочном документе о роли государств транзита и перевалки в предотвращении незаконного перенаправления вооружений:**

*«Повышение осведомленности и введение требований относительно должной осмотрительности, предъявляемых к экспедиторам, судоходным агентам, сотрудникам таможенных служб, перевозчикам и т. д., с целью обеспечить сотрудничество с ними по предотвращению или выявлению случаев незаконного перенаправления вооружений (например, требование предварительного получения разрешения для поставщиков услуг, желающих осуществлять транзитные операции, включая транспортировку оружия)».*

48. Такого рода повышение осведомленности является важной основной функцией компетентных органов, но также часто упоминается в связи с правоприменением. Это объясняется тем, что у участвующих в передаче вооружений субъектов возникает уголовная и административная ответственность, и информационно-разъяснительная деятельность направлена на повышение уровня соблюдения правил транзита и перевалки. В то же время эти субъекты также призваны играть определенную роль в оценке рисков правоприменительными органами, например посредством эффективного обмена информацией.

**Связь статьи 9 с другими статьями**

**Связь статьи 9 со статьей 6**

49. Связь статьи 9 со статьей 6 уже была частично рассмотрена в ходе различных сессий, посвященных мерам регулирования. Это отражено выше в пунктах 18 и 24. В последнем из этих двух пунктов подчеркивается, что, поскольку статья 6 применяется ко всем видам передачи вооружений, упомянутым в статье 2(2), включая транзит и перевалку, государства-участники по меньшей мере обязаны регулировать транзит и перевалку, чтобы выполнить свои обязательства по статье 6. Пункт 18 посвящен конкретной теме транзита через территориальное море и ограничений полномочий государств вмешиваться в операции, вытекающих из так называемого права на мирный проход. В нем подчеркивается, что государства-участники должны по меньшей мере иметь возможность по меньшей мере налагать запрет на транзит — в том числе через территориальное море, — который осуществляется в нарушение запретов, содержащихся в статье 6 Договора, прежде всего в случае нарушения оружейного эмбарго Совета Безопасности Организации Объединенных Наций или при наличии у государства знания о том, что вооружения или средства будут использованы для совершения актов геноцида, преступлений против человечности или военных преступлений<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup>Для наглядности в предварительном перечне элементов по этой теме дополнительно указывается, что, принимая во внимание право мирного прохода, государствам-участникам следует адаптировать свои меры контроля таким образом, чтобы избежать неправомерного вмешательства в подлинно мирный проход, например, отдав предпочтение специальным мерам контроля и досмотру в случае обоснованного подозрения в незаконной передаче вооружений, но не системным требованиям к лицензированию.

---

50. Связь статьи 9 со статьей 6 также важна с точки зрения того, какие товары подлежат применению требуемых мер контроля. В то время как статья 9 относится только к обычным вооружениям, охватываемым статьей 2(1), запреты в статье 6 также применяются к средствам, описанным в статье 3 («Боеприпасы») и статьей 4 («Части и компоненты»).

51. В ходе специальной дискуссии о связи статьи 9 со статьей 6 несколько государств-участников представили аспекты своего национального подхода к применению запретов в статье 6 к транзиту и перевалке. Они указали, что действующий режим контроля предусматривает возможность применения мер контроля (системных или специальных) ко всем потокам. Государствам-участникам предлагается применять к транзиту и перевалке такие же критерии оценки, что и к экспорту, ориентируясь одновременно на статью 6 и на статью 7, за некоторыми исключениями. Эти исключения будут касаться транзита *без перевалки*, например пролета. В подобных случаях меры контроля будут ограничиваться предотвращением транзита, запрещенного статьей 6. На практике такой подход означает, что запреты, содержащиеся в статье 6, закреплены в национальном законодательстве, что составляет (правовую) основу для применения специальных мер контроля за транзитом.

### **Связь статьи 9 со статьями 7(б) и 11**

52. Связь статьи 9 со статьей 11, а также с конкретным положением статьи 7(б) уже изучалась в Рабочей подгруппе по статье 11 («Незаконное перенаправление») в цикле КГУ8. В этой связи можно упомянуть справочный документ о роли государств транзита и перевалки в предотвращении незаконного перенаправления вооружений, который лег в основу этих обсуждений<sup>9</sup>.

53. Что касается общего обязательства по статье 11(1) для всех государств-участников, участвующих в передаче вооружений, принимать меры по предотвращению их незаконного перенаправления, то основные сложности и меры изложены в справочном документе, касающемся правоприменительных мер государств-участников в отношении транзита и перевалки, а также обеспечения соблюдения правил частными субъектами. Эти вопросы также рассматривались в Рабочей подгруппе по статье 11 в ходе обсуждений. Краткий обзор обмена мнениями по этим вопросам включен в доклад Председателя РГЭОД для КГУ8.

54. Что касается обмена информацией, упомянутой в статье 7(б) и статье 11(3) Договора, то в справочном документе в качестве практической проблемы определена невозможность для государств транзита положиться на систематическое предоставление данных государствами-экспортерами о грузе государству транзита. В качестве примера в нем был приведен тот факт, что информация о виде транспорта и маршруте перевозки не всегда доступна на этапе выдачи лицензий, поскольку часто организация процесса транспортировки начинается лишь *после* получения лицензии на экспорт, и в ней возможны изменения.

---

<sup>9</sup> Этот документ был включен в качестве приложения 2 к дополнению С к письму Председателя РГЭОД и документам рабочей подгруппы к заседанию РГЭОД 15–16 февраля 2022 года ([ATT/CSP.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs](https://www.un.org/ru/press/docs/2022/20220213/wgeti2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs)). Касательно мер в документе использован предыдущий документ «Предотвращение незаконного перенаправления вооружений и борьба с ним», который был одобрен на КГУ4 и опубликован в разделе [Tools and Guidelines \(«Инструменты и руководства» веб-сайта ДТО](#).

---

55. Касательно предусмотренного в статье 11(3) обязательства государств-участников, осуществляющих импорт, транзит, перевалку и экспорт, сотрудничать и обмениваться информацией в целях снижения риска незаконного перенаправления вооружений, в справочном документе был приведен ряд рекомендаций, которые выходят за рамки предоставления государством-экспортером документации государству транзита или перевалки до начала экспорта. К ним относятся следующие рекомендации:

- i. Государства-экспортеры должны заблаговременно предоставлять предупреждающую информацию государствам транзита и перевалки о грузах, транспортируемых на законных основаниях и с надлежащими разрешениями (дополнительное уведомление), что позволит государствам транзита более эффективно сосредоточить внимание и ресурсы на тех грузах, по которым не были поданы уведомления или которые могут вызывать подозрения<sup>10</sup>.*
- ii. Государства-экспортеры должны предоставлять предупреждающую информацию государствам транзита и перевалки о рисках незаконного перенаправления вооружений, связанных с конкретным находящимся в пути грузом.*
- iii. Все государства, участвующие в передаче вооружений, должны в соответствии с национальным законодательством предоставлять разведанные, собранные через национальные и региональные сети и оперативные службы, и т. д.*

56. В связи с тем, что в контроле за транзитом участвуют другие субъекты, помимо тех, которые находятся в государстве-экспортере и государстве-импортере, оперативное сотрудничество и обмен информацией играют чрезвычайно важную роль. Дополнительным фактором, который необходимо учитывать, является связь статьи 9 со статьями 11(4) и 11(5), которые соответственно рекомендуют государствам-участникам, помимо прочего, обмениваться информацией о незаконной деятельности и обязывают государства-участники предоставлять друг другу помощь в проведении расследований, судебном преследовании и судопроизводстве в связи с нарушениями правил, регулирующих передачу вооружений. Если государство-участник выявляет возможную незаконную деятельность или незаконных субъектов в другом государстве-участнике, то такое государство-участник должно быть уведомлено на систематической основе, чтобы обеспечить возможность проведения расследования в том числе в этой юрисдикции. В этой связи координирующую роль могли бы также играть региональные форумы по сотрудничеству.

---

<sup>10</sup>В этой связи в качестве примера можно привести статью 10(2)(b) Протокола ООН об огнестрельном оружии. В этом положении предусматривается, что, прежде чем *выдать экспортные лицензии или разрешения* на передачу огнестрельного оружия, его составных частей и компонентов, а также боеприпасов к нему, *каждое государство-участник проверяет*, что — без ущерба для двусторонних или многосторонних соглашений или договоренностей, защищающих интересы государств, не имеющих выхода к морю, — *государства транзита, как минимум, направили до отгрузки письменное уведомление о том, что у них нет возражений против транзита*. Естественно, это является обязательством только для государств-участников, которые также являются участниками Протокола ООН об огнестрельном оружии, и ограничивается огнестрельным оружием, его составными частями и компонентами, а также боеприпасами к нему.

---

## **Связь статьи 9 со статьей 12(2)**

57. Статья 12(2) поощряет государства-участники вести учет обычных вооружений, которые разрешено провезти транзитом или перегрузить на территории, находящейся под его юрисдикцией. Сюда относится, например, создание и ведение реестра всех видов передачи вооружений, включая транзит и перевалку.

## **Заключение**

58. Как разъясняется в пункте 6, цель настоящего Добровольного руководства состоит в том, чтобы дать представление о подходах государств-участников к осуществлению обязательств по статье 9 Договора и обеспечить некоторое понимание ключевых понятий в этой статье. Оно не имеет целью установить обязательные правила, создать новые нормы и стандарты или выработать соглашение о едином толковании обязательств по статье 9, как и не имеет целью найти новое толкование устоявшихся определений.

59. Тем не менее доклады и дискуссии, положенные в основу настоящего руководства, позволили четко определить многие актуальные аспекты контроля за транзитом и перевалкой и связанных с ними обязательств по Договору, а также их практического осуществления в национальных системах контроля государств-участников. В этой связи настоящее руководство является полезным инструментом для всех государств, которым необходимо ввести контроль за транзитом и перевалкой в соответствии с Договором или которые намерены внести изменения в существующие меры контроля.

60. Существенная направленность настоящего руководства была изложена в многолетнем плане работы подгруппы по статье 9, одобренном на КГУ7. Это не означает, что все соответствующие вопросы, касающиеся контроля за транзитом и перевалкой, были решены. Как показано в руководстве, многие сквозные вопросы в значительной мере актуальны для мер контроля за транзитом и перевалкой, в частности в том, что касается правоприменения и международного сотрудничества. В этом отношении транзит и перевалка должны оставаться важным фокусом внимания, когда государства-участники будут дополнительно изучать эти сквозные вопросы в рамках ДТО за пределами настоящего руководства. Для того чтобы эти обсуждения имели практическую пользу, важно также привлечь соответствующих субъектов частного сектора, в особенности указанных в пункте 44, а также международные организации или органы, которые занимаются аналогичными или смежными вопросами, такие, как Всемирная таможенная организация, Интерпол, Управление ООН по наркотикам и преступности, Всемирный совет перевозчиков и Международная ассоциация воздушного транспорта.

\*\*\*

---

## ДОПОЛНЕНИЕ А. ЦИТИРУЕМЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВОВЫЕ И СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

### Национальные подходы к толкованию понятий «транзит» и «перевалка»

1. Правовые и нормативные документы, цитируемые в экспертном докладе д-ра Пола Холтома, Small Arms Survey, [Article 9 - Transit and Transshipment provisions in initial reports](#) («Статья 9. Положения о транзите и перевалке в первоначальных отчетах»)
  - ❖ Международные правовые документы
    - [Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур \(«Пересмотренная Киотская конвенция»; 2008 год\)](#)
  - ❖ Передовая практика и справочные документы
    - [Small Arms Survey, The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation \(2015\)](#)
2. Правовые и нормативные документы, цитируемые в экспертном докладе д-ра Дидерика Копса, Фламандский институт мира, [Transit controls of military goods in seven European countries](#) (Меры контроля транзита товаров военного назначения в семи европейских странах)
  - ❖ Региональные документы
    - [Общая позиция Совета ЕС 2008/944/CFSP от 8 декабря 2008 года, в котором определены общие правила, регулирующие контроль за экспортом военной техники и снаряжения](#)
    - [Руководство Европейского союза по общей позиции Совета Европейского союза 2008/944/CFSP, в котором определены общие правила, регулирующие контроль за экспортом военной техники и снаряжения](#)
  - ❖ Передовая практика и справочные документы
    - [Фламандский институт мира, Under the radar: Transit of military goods – from licensing to control \(2022\)](#) («Вне поля видимости: транзит товаров военного назначения — от лицензирования до мер контроля»)

### Формулировки «в рамках его юрисдикции» и «на своей территории, руководствуясь соответствующим международным правом»

1. Правовые и нормативные документы, цитируемые в экспертном докладе профессора, д-ра Анны Петриг, Базельский университет, [Article 9 ATT - A Law of the Sea Perspective](#) («Статья 9 ДТО с точки зрения морского права»)
  - ❖ Международные правовые документы
    - [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву \(ЮНКЛОС; 1982 год\)](#)

---

## Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений наземным транспортом

1. Примеры международных и региональных документов, регулирующих транзит и транспортировку (приложение А к справочному документу о мерах по регулированию транзита и перевалки вооружений наземным и воздушным транспортом, см. в документе [ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs](#))
  - ❖ Международные правовые документы, касающиеся автомобильных перевозок
    - [Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов \(КДПГ; 1956 год\)](#)
    - [Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов \(1978 год\)](#)
  - ❖ Региональные правовые документы, касающиеся автомобильных перевозок
    - [Конвенция ЭКОВАС, регулирующая межгосударственную перевозку грузов автодорожным транспортом между государствами — членами ЭКОВАС \(1982 год\)](#)
    - [Конвенция ЭКОВАС о межгосударственной транзитной перевозке грузов автодорожным транспортом \(1982 год\)](#)
    - [Соглашение Организации американских государств о принятии межамериканского руководства об устройствах для регулирования движения на улицах и автомагистралях \(1979 год\)](#)
    - [Межамериканская конвенция о договорах международной дорожной перевозки грузов \(1989 год\)](#)
    - [Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов \(ДОПОГ; 1957 год\)](#)
    - [Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог \(2003 год\)](#)
  - ❖ Международные правовые документы, касающиеся железнодорожных перевозок
    - [Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы \(1952 год\)](#)
    - [Конвенция о процедуре международного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной, предусмотренной в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении \(СМГС\) \(2007 год\)](#)
    - [Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов \(1980 год, не вступила в силу\)](#)
  - ❖ Региональные правовые документы, касающиеся железнодорожных перевозок
    - [Соглашение о международных железных дорогах в арабском Машрике \(2003 год\)](#)
2. Дополнительные правовые и нормативные документы, цитируемые в докладе д-ра Джулии Хёрниг, Роттердамский университет Эразма, [Transport and Transit of Arms by Road and Air](#) («Транспортировка и транзит вооружений автомобильным и воздушным транспортом»)
  - ❖ Международные правовые документы
    - [Протокол против незаконного изготовления и оборота огнестрельного оружия, его составных частей и компонентов, а также боеприпасов к нему, дополняющий Конвенцию](#)

---

[Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности \(2001 год\)](#)

- ❖ Региональные документы
  - [Директива 2009/43/ЕС Европейского парламента и Совета от 6 мая 2009 года, упрощающая условия перемещения продукции военного назначения в рамках ЕС](#)
  - [Регламент ЕС № 258/2012 Европейского парламента и Совета от 14 марта 2012 года](#)
- ❖ Передовая практика и справочные документы
  - [Вассенаарское соглашение, Сборник документов по наилучшей практике](#)

### **Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений воздушным транспортом**

1. [Примеры международных и региональных документов, регулирующих транзит и транспортировку \(приложение А к справочному документу о мерах по регулированию транзита и перевалки вооружений наземным и воздушным транспортом, см. в документе ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs\)](#)
  - ❖ Международные правовые документы, касающиеся воздушных перевозок
    - [Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок \(Варшавская конвенция; 1929 год\)](#)
    - [Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок \(Монреальская конвенция; 1999 год\)](#)
    - [Конвенция о международной гражданской авиации \(Чикагская конвенция; 1944 год\)](#)
  - ❖ Передовая практика и справочные документы
    - [Вассенаарские договоренности, Наилучшие практики предотвращения дестабилизирующих передач стрелкового оружия и легкого вооружения \(ЛСО\) воздушным транспортом \(2007 год\)](#)
    - [Вассенаарские договоренности, Элементы для осуществления контроля за транспортировкой обычных вооружений между третьими странами \(2011 год\)](#)
2. [Дополнительные правовые и нормативные документы, цитируемые в докладе д-ра Джулии Хёрниг, Роттердамский университет Эразма, \*Transport and Transit of Arms by Road and Air\* \(«Транспортировка и транзит вооружений автомобильным и воздушным транспортом»\)](#)
  - ❖ Международные правовые документы, касающиеся воздушных перевозок
    - [Правила перевозки опасных грузов ИАТА](#)
  - ❖ Региональные правовые документы, касающиеся воздушных перевозок
    - [Регламент Комиссии ЕС № 965/2012, который определяет технические требования и административные процедуры, относящиеся к воздушным перевозкам в соответствии с Регламентом \(ЕС\) № 216/2008](#)



---

## Меры по регулированию транзита и перевалки вооружений морским транспортом

1. Правовые и нормативные документы, цитируемые в экспертном докладе д-ра Джулии Хёрниг, Роттердамский университет Эразма, [Transport and Transit of Arms by Sea](#) («Транспортировка и транзит вооружений морским транспортом»)
  
- ❖ Международные правовые документы, касающиеся морских перевозок
  - Гаагские правила (Правила Гаага-Висби)
    - [Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов \(1924 год\)](#)
    - [Протокол о внесении изменений в Международную конвенцию об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов \(1968 год\)](#)
    - [Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов \(1978\)](#)
  - [Международная конвенция по охране человеческой жизни на море \(СОЛАС; 1974 год\)](#)
  - [Международная конвенция об аресте судов \(1999 год\)](#)
  - [Международный кодекс морской перевозки опасных грузов \(МКМПОГ; 2020 год\)](#)
  
- ❖ Региональные правовые документы, касающиеся морских перевозок
  - [Таможенный кодекс Европейского Союза \(2013 год\)](#)

\*\*\*

---

## **ДОПОЛНЕНИЕ В. ДРУГИЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ СТАТЬИ ДОГОВОРА**

### **СТАТЬЯ 2 «СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ»**

- 1. Настоящий Договор применяется ко всем видам обычных вооружений в рамках следующих категорий: а) боевые танки; б) боевые бронированные машины; в) артиллерийские системы крупного калибра; д) боевые самолеты; е) боевые вертолеты; ф) военные корабли; г) ракеты и ракетные пусковые установки; и) стрелковое оружие и легкие вооружения.*
- 2. Для целей настоящего Договора деятельность в сфере международной торговли включает в себя экспорт, импорт, транзит, перевалку и посредническую деятельность, именуемые далее как «передача».*
- 3. Настоящий Договор не применяется к международному перемещению обычных вооружений, осуществляемому государством-участником или от его имени для использования им, при условии, что владельцем этих обычных вооружений остается это государство-участник.*

### **СТАТЬЯ 5(3) «ОБЩИЙ ПРОЦЕСС ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ»**

- 3. Каждому государству-участнику рекомендуется применять положения настоящего Договора к самому широкому диапазону обычных вооружений. [...]*

### **СТАТЬЯ 6 «ЗАПРЕТЫ»**

- 1. Государство-участник не дает разрешения на передачу обычных вооружений, охватываемых статьей 2(1), или средств, охватываемых статьей 3 или статьей 4, если такая передача станет нарушением его обязательств по осуществлению мер, принятых Советом Безопасности Организации Объединенных Наций, действующим на основании главы VII Устава Организации Объединенных Наций, в частности оружейных эмбарго.*
- 2. Государство-участник не дает разрешения на передачу обычных вооружений, охватываемых статьей 2(1), или средств, охватываемых статьей 3 или статьей 4, если такая передача станет нарушением его соответствующих международных обязательств по международным соглашениям, участником которых оно является, в частности тех, которые касаются передачи обычных вооружений или их незаконного оборота.*
- 3. Государство-участник не дает разрешения на передачу обычных вооружений, охватываемых статьей 2(1), или средств, охватываемых статьей 3 или статьей 4, если на момент принятия решения о выдаче разрешения оно обладает достоверным знанием о том, что эти вооружения или средства будут использованы для совершения актов геноцида, преступлений против человечности, серьезных нарушений Женевских конвенций 1949 года, нападений на гражданские объекты или гражданских лиц, которые пользуются защитой как таковые, или других военных преступлений, как они определены в международных соглашениях, участником которых оно является.*

---

#### **СТАТЬЯ 7(6) «ЭКСПОРТ И ОЦЕНКА ЭКСПОРТА»**

6. Каждое государство-участник, выступающее в роли экспортера, предоставляет соответствующую информацию о конкретном разрешении государству-участнику, выступающему в роли импортера, и государствам-участникам, являющимся государствами транзита или перевалки, по их просьбе, в соответствии со своими национальными законодательством, практикой или политикой.

#### **СТАТЬЯ 11(1) и (3) «НЕЗАКОННОЕ ПЕРЕНАПРАВЛЕНИЕ ВООРУЖЕНИЙ»**

1. Каждое государство-участник, вовлеченное в передачу обычных вооружений, охватываемых статьей 2(1), принимает меры для предотвращения их незаконного перенаправления.
3. Государства-участники, осуществляющие импорт, транзит, перевалку и экспорт, сотрудничают и обмениваются информацией, в соответствии со своим национальным законодательством, где это уместно и возможно, в целях снижения риска незаконного перенаправления передачи обычных вооружений, охватываемых статьей 2(1).

#### **СТАТЬЯ 12(2) «ВЕДЕНИЕ УЧЕТА»**

2. Каждому государству-участнику рекомендуется вести учет охватываемых статьей 2(1) обычных вооружений, которые передаются на его территорию как в конечное место назначения или которые разрешено провезти транзитом или перегрузить на территории, находящейся под его юрисдикцией.

#### **СТАТЬЯ 15 «МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО»**

1. Государства-участники сотрудничают друг с другом, действуя в соответствии со своими интересами безопасности и национальным законодательством, в целях эффективного осуществления настоящего Договора.
2. Государствам-участникам рекомендуется содействовать международному сотрудничеству, в том числе обмену информацией по вопросам, представляющим взаимный интерес в плане осуществления и применения настоящего Договора, в соответствии с их интересами безопасности и национальным законодательством.
3. Государствам-участникам рекомендуется проводить консультации по вопросам, представляющим взаимный интерес, и обмениваться информацией, сообразно обстоятельствам, в целях поддержки осуществления настоящего Договора.
4. Государствам-участникам рекомендуется сотрудничать, в соответствии с их национальным законодательством, с целью содействовать национальному осуществлению положений настоящего Договора, включая обмен информацией о незаконных видах деятельности и незаконных субъектах, и с целью предотвращать и искоренять незаконное перенаправление обычных вооружений, охватываемых статьей 2(1).

---

5. *Государства-участники предоставляют друг другу, по взаимному согласию и в соответствии со своим национальным законодательством, самую широкую помощь в проведении расследований, судебного преследования и судопроизводства в связи с нарушениями национальных мер, принятых в соответствии с настоящим Договором.*

*\*\*\**