

**562. Plenarsitzung**

FSK-Journal Nr. 568, Punkt 3 der Tagesordnung

**BESCHLUSS Nr. 11/08  
EINFÜHRUNG BEWÄHRTER PRAKTIKEN ZUR VERHÜTUNG  
DESTABILISIERENDER TRANSFERS VON KLEINWAFFEN  
UND LEICHTEN WAFFEN AUF DEM LUFTWEG  
SAMT EINEM FRAGEBOGEN DAZU**

Das Forum für Sicherheitskooperation (FSK) –

angesichts der Beobachtung, dass der Luftweg einer der wichtigsten Transportwege für die illegale Verbreitung von SALW ist, insbesondere an Bestimmungsorte, über die von den Vereinten Nationen ein Waffenembargo verhängt wurde oder die in einen bewaffneten Konflikt verwickelt sind,

in Anbetracht der Tatsache, dass sich manche Transportunternehmen oder Spediteure und ihre zugehörigen Mittelsleute einer Reihe von Methoden und Strategien bedienen, um amtliche Kontrollen und Rechtsvorschriften zu umgehen, wie der Fälschung von Beförderungspapieren, Verheimlichung von Informationen über die Herkunft der Waffen, einschließlich von Fällen illegaler Herstellung oder von unbekannter oder fragwürdiger Herkunft, der Verheimlichung der tatsächlichen Flugpläne, -strecken und Bestimmungsorte, sowie der Fälschung der Registrierungsnummer von Luftfahrzeugen oder kurzfristigen Änderung von Registrierungsnummern,

unter Berücksichtigung der für Lufttransporte geltenden internationalen Normen, unter anderem Artikel 35 und Anhang 18 des Übereinkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt, sowie nationaler Rechts- und Verwaltungsvorschriften,

im Streben nach einer fortgesetzten und vollständigen Umsetzung des Aktionsprogramms der Vereinten Nationen zur Verhütung, Bekämpfung und Unterbindung des unerlaubten Handels mit Kleinwaffen und leichten Waffen (SALW) unter allen Aspekten durch einen Beitrag zur Verringerung und zur Verhütung der übermäßigen und destabilisierenden Anhäufung und unkontrollierten Verbreitung von SALW, unter Einschluss des Risikos ihrer Umleitung auf illegale Märkte und in die Hände von Terroristen und anderer krimineller Vereinigungen,

eingedenk des Ministerratsbeschlusses Nr. 9/06 über die Bekämpfung des illegalen Handels mit SALW auf dem Luftweg,

unter erneutem Hinweis auf FSK-Beschluss Nr. 7/06 zu demselben Thema,

unter Berücksichtigung des Berichts des Vorsitzes des Forums für Sicherheitskooperation über die FSK-Sondertagung zur Bekämpfung des illegalen Handels mit Kleinwaffen und leichten Waffen auf dem Luftweg (FSC.DEL/185/07/Rev.1) einschließlich der darin enthaltenen Empfehlungen und Vorschläge für das weitere Vorgehen,

in der Überzeugung, dass sowohl eine Aktualisierung des einmaligen Informationsaustauschs zwischen den Teilnehmerstaaten über nationale Praktiken im Umgang mit SALW-Lufttransporten als auch die Weitergabe bewährter Praktiken in diesem Bereich zusätzlichen Nutzen bringen,

unter Hinweis auf das OSZE-Handbuch „Praxisleitfäden zu Kleinwaffen und leichten Waffen“,

unter Hinweis auf bestehende Formen des Informationsaustauschs über Kleinwaffen und leichte Waffen –

beschließt,

- die „Bewährten Praktiken zur Verhütung destabilisierender Transfers von Kleinwaffen und leichten Waffen auf dem Luftweg“ der Wassenaar-Vereinbarung, die diesem Beschluss als Anhang beigefügt sind (Anhang 1), als Standardelemente für die Durchführung zu verabschieden;
- dass die Teilnehmerstaaten zur Aktualisierung des einmaligen Informationsaustauschs laut Abschnitt III Teil F Absatz 2 des OSZE-Dokuments über Kleinwaffen und leichte Waffen (FSC.DOC/1/00 vom 24. November 2000) zusätzliche Informationen über nationale Praktiken mittels des in Anhang 2 zu diesem Beschluss beigefügten Fragebogens bis spätestens 30. Juni 2009 übermitteln sollen.

## **BEWÄHRTE PRAKTIKEN ZUR VERHÜTUNG DESTABILISIERENDER TRANSFERS VON KLEINWAFFEN UND LEICHTEN WAFFEN AUF DEM LUFTWEG, WIE SIE IM RAHMEN DER WASSENAAR-VEREINBARUNG VEREINBART WURDEN**

### **1. Geltungsbereich**

Diese bewährten Praktiken gelten für den Transport von SALW auf dem Luftweg, mit Ausnahme jener, die von einem Regierungsluftfahrzeug, einem Militärluftfahrzeug oder einem von einer Regierung gecharterten Luftfahrzeug transportiert werden.

Die Teilnehmerstaaten sind sich dessen bewusst, dass sie die volle Verantwortung für den Transport durch ihre Regierungsluftfahrzeuge, Militärluftfahrzeuge oder von der Regierung gecharterten Luftfahrzeuge tragen und dass sie andere Staaten ermutigen sollten, dieselbe Verantwortung zu übernehmen.

### **2. Maßnahmen**

Im Falle eines Transports von SALW auf dem Luftweg, der nicht im Regierungsauftrag erfolgt, sind – sofern er nicht durch die Rechtsvorschriften der Teilnehmerstaaten verboten ist – gegebenenfalls folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- 2.1 Bei der Ausstellung einer Ausfuhrgenehmigung für SALW kann jeder Teilnehmerstaat zusätzliche Informationen über den Transport auf dem Luftweg verlangen, die den zuständigen Behörden vom Exporteur vor der tatsächlichen Durchführung der Ausfuhr vorzulegen sind.

Diese zusätzlichen Informationen über den Transport können folgende Elemente enthalten:

- den am Transport beteiligten Luftfrachtführer und Spediteur
- Registrierungsnummer und Flagge des Luftfahrzeugs
- die vorgeschriebene Flugstrecke und die geplanten Zwischenlandungen
- Aufzeichnungen über frühere, ähnliche Transfers auf dem Luftweg
- die Einhaltung bestehender innerstaatlicher Rechtsvorschriften bzw. internationaler Übereinkommen betreffend den Transport von Waffen auf dem Luftweg

Somit kann ein Teilnehmerstaat – obwohl Einzelheiten über den Transport auf dem Luftweg und die Flugstrecke üblicherweise zum Zeitpunkt der Beantragung einer Ausfuhrgenehmigung noch nicht bekannt sind – eine solche Ausfuhrgenehmigung unter der Auflage erteilen, dass diese Informationen den Regierungsstellen bekannt gegeben werden, bevor die eigentliche Ausfuhr der Güter erfolgt; daraus ist für die vollziehenden Beamten, die die eigentliche Ausfuhr kontrollieren, ersichtlich, dass eine solche Genehmigung ohne Nachweis über die Vorlage der verlangten zusätzlichen Informationen ungültig ist.

- 2.2 Hat ein Teilnehmerstaat Kenntnis von einem Exporteur, Luftfrachtführer oder Spediteur, der es verabsäumt hat, die in 2.1. genannten Anforderungen einzuhalten, obwohl dies von ihm verlangt wurde, oder wenn er erkannt hat, dass ein destabilisierender Versuch unternommen wurde, SALW auf dem Luftweg auszuführen, und wenn die geplante Ausfuhr von SALW von ihm als Beitrag zu einer destabilisierenden Anhäufung oder als potenzielle Bedrohung der Sicherheit und Stabilität in der Zielregion beurteilt wird, sind gegebenenfalls einschlägige sachdienliche Informationen an andere Teilnehmerstaaten weiterzugeben.
- 2.3 Die zuständigen Behörden jedes Teilnehmerstaats können vom Exporteur die Vorlage eines Exemplars der Entladebescheinigung oder irgendeines anderen einschlägigen Dokuments als Nachweis für die Zustellung der SALW verlangen, wenn diese von einem Flughafen/Landeplatz in seinem Hoheitsgebiet ausgeführt wurden, auf einem solchen gelandet sind oder von dort aus abtransportiert wurden oder wenn sie von einem unter seiner Flagge betriebenen Luftfahrzeug transportiert wurden.
- 2.4. Die Teilnehmerstaaten können geeignete Maßnahmen ergreifen, um die Umgehung nationaler Kontrollen und Überprüfungen zu verhindern, einschließlich eines freiwilligen Informationsaustauschs über Exporteure, Luftfrachtführer und Spediteure, die es verabsäumt haben, die in 2.1 und 2.3 genannten Anforderungen einzuhalten, obwohl dies von ihnen verlangt wurde, und über Fälle der Durchfuhr bzw. des Umschlags von SALW auf dem Luftweg, die zu einer destabilisierenden Anhäufung beitragen oder eine potenzielle Bedrohung der Sicherheit und Stabilität in der Zielregion darstellen können.
- 2.5. Wann immer ein Teilnehmerstaat über Informationen verfügt, die darauf hinweisen, dass sich unter der Fracht eines Luftfahrzeugs SALW befinden und dass dessen Flugplan einen Bestimmungsort enthält, der unter ein Waffenembargo der Vereinten Nationen fällt oder in einer Konfliktzone liegt, oder dass der betreffende Exporteur, Frachtführer oder Spediteur im Verdacht steht, an destabilisierenden Transfers von SALW auf dem Luftweg beteiligt zu sein, oder es verabsäumt hat, die in 2.1 bzw. 2.3 genannten Anforderungen einzuhalten, obwohl dies von ihm verlangt wurde, sollte der Fall an die zuständigen nationalen Strafvollzugsbehörden verwiesen werden.

### **3. Dialog zwischen öffentlichem und privatem Sektor**

Die Teilnehmerstaaten verpflichten sich, die Luftfrachtführer auf nationaler Ebene oder im Rahmen einschlägiger internationaler Organe über die Durchführung dieser Maßnahmen auf dem Laufenden zu halten.

**FRAGEBOGEN ÜBER  
NATIONALE PRAKTIKEN BETREFFEND DIE VERHÜTUNG DER  
VERBREITUNG VON KLEINWAFFEN UND LEICHTEN WAFFEN  
DURCH UNERLAUBTE TRANSPORTE AUF DEM LUFTWEG**

**Land:**

NB: Diese Fragen gelten nicht für Flüge, bei denen Regierungsluftfahrzeuge, Militärluftfahrzeuge oder von einer Regierung gecharterte Luftfahrzeuge zum Einsatz kommen.

1. In welchen Fällen benötigen Luftfrachtführer für den Transport von SALW und der dazugehörigen Munition eine von Ihren staatlichen Stellen ausgestellte vorherige Genehmigung, entweder für ihre Aktivitäten insgesamt oder für jeden einzelnen Fall? Wenn nötig, unterscheiden Sie zwischen inländischen Unternehmen und ausländischen Unternehmen, die in Ihrem Hoheitsgebiet tätig sind.
2. Welche Pflichten (z. B. Genehmigung, Registrierung, Ausbildung usw.) haben Vermittler im Zusammenhang mit dem Transport von SALW und der dazugehörigen Munition auf dem Luftweg?
3. Auf welcher rechtlichen Grundlage können Zoll- und Strafverfolgungsbeamte Luftfahrzeuge und deren Fracht in Ihrem Hoheitsgebiet inspizieren? (Welche Kriterien müssen erfüllt sein, damit diese Inspektionen gesetzlich möglich sind?)
4. Wie wird vorgegangen, wenn bei einer solchen Inspektion ein Straftatbestand oder eine Gesetzesverletzung entdeckt wird, und welche Sanktionen sind in einem solchen Fall möglich?
5. Besteht die gesetzliche Möglichkeit zur Inspektion von Gütern, die sich in Transit befinden oder umgeschlagen werden?
6. Würden Sie im Zusammenhang mit der Bekämpfung des unerlaubten Handels mit SALW sagen, dass es zwischen den für die Genehmigung, die Überwachung bzw. die Inspektion von durch Ihr Hoheitsgebiet hindurchbeförderten Waffen zuständigen Stellen (Verteidigung, Zivilluftfahrt, Zoll, Strafverfolgung usw.) genügend Koordination und Informationsaustausch gibt oder diese verstärkt werden müssen? Sind die diesbezüglichen Verfahren schwer umzusetzen? Welche Verbesserungen würden Sie vorschlagen?
7. Gegebenenfalls weitere Informationen, die Sie an andere OSZE-Teilnehmerstaaten weitergeben möchten?

FSC.DEC/11/08  
5. November 2008  
Beilage

DEUTSCH  
Original: ENGLISCH

**INTERPRETATIVE ERKLÄRUNG  
GEMÄSS ABSCHNITT IV.1 (A) ABSATZ 6  
DER GESCHÄFTSORDNUNG DER ORGANISATION FÜR  
SICHERHEIT UND ZUSAMMENARBEIT IN EUROPA**

Die Delegation der Vereinigten Staaten von Amerika:

„Die USA begrüßen FSC.DEC/11/08 und würdigen den Umfang des wertvollen Einsatzes von Wassenaar für bewährte Praktiken zur Verhütung destabilisierender Transfers von Kleinwaffen und leichten Waffen auf dem Luftweg als Standardelemente im Hinblick auf die Umsetzung im FSK.

Die USA möchten unterstreichen, wie wichtig es bei der Verwendung dieser Elemente ist, bestehende Ausfuhrbestimmungen als Hebel einzusetzen, die den Schwerpunkt auf die Verantwortung des Exporteurs legen, dafür Sorge zu tragen, dass seine Beaufragten, Angestellten und anderen am genehmigten Export Beteiligten sich an die Vorschriften halten. Zu dieser Verantwortung gehört auch, dass der Exporteur weiß, welches Transportmittel für den genehmigten Export verwendet wird, um sicherzustellen, dass dieser den für die genehmigte Endverwendung ermächtigten Endnutzer tatsächlich erreicht.“