



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FALP)

ЧЕТЫРНАДЦАТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 20–24 апреля 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Поправки к Приложению 9 *"Упрощение формальностей"*

ЭВОЛЮЦИЯ ПОЛОЖЕНИЙ ИКАО ПО БОРЬБЕ С ТОРГОВЛЕЙ РЕСУРСАМИ ДИКОЙ ПРИРОДЫ В АВИАЦИОННОМ СЕКТОРЕ

(Представлено Францией)

АННОТАЦИЯ

Торговля ресурсами дикой природы остается одним из крупнейших направлений международной незаконной торговли. В настоящем рабочем документе представлен обзор работы, проведенной Францией в рамках борьбы с торговлей ресурсами дикой природы в авиационном секторе. Учитывая прогресс, достигнутый в поддержке внедрения, и необходимость дальнейшего укрепления роли авиационного сообщества в этом вопросе, в рабочем документе предлагается, чтобы действующая Рекомендованная практика 8.47 по торговле ресурсами дикой природы в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* была повышена до уровня Стандарта и были добавлены две новые Рекомендуемые практики: 8.xx и 8.xx.

Действия Группы экспертов FAL:

FAL предлагается рассмотреть приведенные в данном документе предложения и согласиться с внесением поправок в Приложение 9, как указано в добавлении.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В третьем издании Всемирного доклада о преступлениях против дикой природы, опубликованном в 2024 году², сообщается о более чем 140 000 случаев незаконного оборота объектов дикой природы за период с 2015 по 2021 годы. Доклад содержит два основных вывода:

- а) Торговля ресурсами дикой природы продолжается по всему миру, несмотря на два десятилетия согласованных усилий на международном и национальном

¹ Версия документа на французском языке предоставлена Францией.

² <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/wildlife.html>

уровнях, причем можно было быстрее добиться измеримого прогресса, если бы меры противодействия основывались на более весомых научных данных.

- b) Преступления против дикой природы тесно связаны с деятельностью крупных и могущественных организованных преступных группировок, действующих в одних из самых хрупких и разнообразных экосистем от бассейна реки Амазонки до Золотого треугольника, поэтому для борьбы с торговлей ресурсами дикой природы в таких условиях необходима более широкая стратегия борьбы с организованной преступностью в целом.

1.2 Торговля ресурсами дикой природы – одно из крупнейших направлений международной незаконной торговли. К 2016 году ориентированная на окружающую среду преступность выросла в многомиллиардную индустрию, годовая стоимость которой увеличилась с 91 до 258 миллиардов долларов, а преступления именно против дикой природы занимали от 7 до 23 миллиардов долларов от общего объема.³

1.3 Способствуя обороту незаконных денежных средств, торговля ресурсами дикой природы также угрожает видам и мешает основанному на природе туризму и торговле во всем мире. За последнее десятилетие случаи торговли ресурсами дикой природы были зафиксированы в аэропортах как минимум в 136 странах почти во всех регионах мира.

1.4 Если говорить об общественном здравоохранении, то умножая контакты между дикой природой и людьми, эта незаконная торговля повышает риск передачи патогенов между видами, что является серьезной проблемой для общественного здравоохранения. Более 60 %⁴ всех новых инфекционных заболеваний в мире имеют зоонозное происхождение, и именно зоонозы ответственны за последние пандемии в современной истории, включая ВИЧ, Эболу, SARS, MERS и, наконец, COVID-19.

1.5 Транснациональные преступные группировки все чаще используют взаимосвязанную систему воздушного транспорта для незаконной перевозки ресурсов дикой природы. Несмотря на то, что государства несут основную ответственность за выявление, задержание и преследование контрабандистов, докладом признается, что работники авиации (занятые в пассажирских или грузовых перевозках) могут играть важную роль в предотвращении оборота ресурсов дикой природы.

1.6 Цель устойчивого развития № 15 (ЦУР15), установленная Генеральной Ассамблеей ООН, призывает "незамедлительно принять меры для того, чтобы положить конец браконьерству и контрабандной торговле охраняемыми видами флоры и фауны и решить проблемы, касающиеся как спроса на незаконные продукты живой природы, так и их предложения". Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный совет аэропортов (МСА) стремятся сотрудничать с другими отраслевыми партнерами, природоохранными организациями и гражданским обществом, регулирующими и правоохранительными органами, чтобы вносить свой вклад в достижение этой цели.

1.7 Кроме того, в 2016 году МСА и другие отраслевые партнеры подписали Декларацию целевой группы Букингемского дворца по единым подходам к транспортировке дикой флоры и фауны, которая была принята Королевским фондом герцога и герцогини Кембриджских, а ИАТА

³ <https://c4ads.org/reports/in-plane-sight/>

⁴ Глобальные тенденции возникновения новых инфекционных заболеваний. Журнал Nature, том 451.

приняла на 72-м Ежегодном общем собрании резолюцию по незаконной торговле ресурсами дикой природы, которая содержит четкое и однозначное изложение позиции авиакомпаний.

1.8 В 2019 году на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО Международный совет аэропортов (МСА) и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) представили информацию о своих усилиях по борьбе с торговлей ресурсами дикой природы.⁵

1.9 В июле 2021 года на 12-м совещании Группы экспертов ИКАО по упрощению формальностей МСА и ИАТА предложили Группе изучить возможность принятия новой Рекомендуемой практики в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*" к Конвенции о международной гражданской авиации, чтобы обеспечить наличие процедур по борьбе с торговлей ресурсами дикой природы, включая открытые системы уведомления и контактные данные соответствующих компетентных полномочных органов для эксплуатантов аэропортов и авиакомпаний.

1.10 Группа экспертов единогласно одобрила представленное предложение.⁶ Поправка 29 к Приложению 9 была принята Советом на девятом заседании его 225-й сессии 9 марта 2022 года. Таким образом, Рекомендуемая практика 8.51 призывает Договаривающиеся государства обеспечивать внедрение процедур борьбы с незаконной торговлей ресурсами дикой природы, включая открытые системы уведомления и контактные данные соответствующих компетентных полномочных органов для эксплуатантов аэропортов и авиакомпаний.

1.11 В октябре 2022 года в рамках 41-й сессии Ассамблеи ИКАО на основе предложения МСА и ИАТА в резолюции 41-17 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в сфере упрощения формальностей*" Ассамблея настоятельно призвала государства-члены создать между всеми заинтересованными сторонами эффективную систему обмена информацией и сотрудничества для предотвращения незаконной торговли ресурсами дикой природы.⁷ Это положение было подтверждено 42-й сессией Ассамблеи ИКАО в октябре 2025 года.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

Случаи незаконного ввоза мяса диких животных в багаже пассажиров

2.1 Оценки показывают, что в Европу ежегодно контрабандой ввозятся тысячи тонн мяса диких животных как для личного пользования, так и для коммерческой торговли. Незаконная торговля мясом диких животных не только сказывается на популяциях дикой природы в странах происхождения, но и создает подтвержденный риск распространения инфекционных заболеваний. Европейским властям следует делать больше для борьбы с этой незаконной торговлей.

2.2 Например, за последние пять лет французская таможня ежегодно конфисковала в среднем 23 тонны незаконного мяса, включая 600 кг мяса обезьян, панголинов и летучих мышей. Однако, эти цифры наверняка занижены из-за сложностей в идентификации видов, на которые распространяются требования CITES.

⁵ Рабочий документ А40-WP/199 "Предупредительные меры в отношении незаконного оборота объектов дикой природы с помощью коммерческой авиации"; рабочий документ А40-WP/488 "Усилия аэропортов в борьбе с торговлей объектами дикой природы".

⁶ Рабочий документ FALP/12-WP/25 "Совместный подход к борьбе с торговлей объектами дикой природы".

⁷ Рабочий документ А41-WP/144 "Поддержка эффективных механизмов борьбы с незаконной торговлей ресурсами дикой природы"; документ ИКАО Doc 10184.

2.3 Во Франции активизировались усилия по борьбе с незаконным ввозом мяса диких животных в багаже пассажиров. Такими инициативами Франция стремится снизить риски здоровью, природоохранной деятельности и авиационной безопасности, связанные с незаконной торговлей мясом диких животных, одновременно повышая осведомленность общественности и эффективность нормативных рамок. В 2023 году была учреждена междисциплинарная межведомственная рабочая группа по вопросам незаконного ввоза мяса диких животных в багаже пассажиров, чтобы разработать план действий. Значительное внимание уделяется повышению осведомленности пассажиров и мерам целевого контроля, укреплению сотрудничества со странами происхождения, совершенствованию правил, в том числе на уровне Европейского союза (ЕС), а также экспериментам с новыми методами управления.

2.4 В 2024 году в аэропорту имени Сент-Экзюпери в Лионе прошла информационная кампания с выставками, видеороликами и многоязычными плакатами, чтобы повысить осведомленность среди пассажиров. Ключевую роль в кампании сыграли партнерства с авиакомпаниями, менеджерами аэропортов, экологическими организациями и другими государственными органами.

2.5 Исследования в аэропорту имени Шарля де Голля в Париже выявили рост случаев ввоза мяса диких животных на фоне увеличения количества рейсов. Идет работа по количественной оценке незаконных перевозок с разбивкой по видам и происхождению, а также с оценкой рисков, связанных с патогенами. Также планируется внести изменения в правила, чтобы надлежащим образом наказывать частных лиц, совершившие нарушения, и внедрить на уровне ЕС упрощенный и эффективный правовой режим запрета ввоза мяса пассажирами, в частности, чтобы сократить слишком большое количество контрпродуктивных исключений.

2.6 Весной 2024 года французское ВГА и таможня встретились с авиакомпаниями, перевозящими пассажиров из стран с высоким риском, чтобы оценить их практики и предоставить им информационные материалы (плакаты и видеоролики) для демонстрации в точках вылета. После этих обменов опытом некоторые перевозчики сразу добавили на своих веб-сайтах ссылку на веб-сайт французской таможни.

2.7 Франции также удалось инновационным образом включить ряд положений, касающихся охраны отдельных видов и мяса диких животных, в двусторонние соглашения о воздушных перевозках с несколькими третьими странами, в частности, в Африке. Следующими действиями станут скоординированные усилия по укреплению контроля, повышению осведомленности и расширению сотрудничества в борьбе с незаконной торговлей видами, которое будет охватывать все больше авиакомпаний и стран.

Повышение осведомленности

2.8 Отраслью был разработан ряд информационных материалов, например, ИАТА выпустила инструктивный материал и видеоролики, призванные помочь авиакомпаниям повышать осведомленность персонала и пассажиров в вопросах незаконной торговли ресурсами дикой природы. МСА также опубликовал подборку лучших практик из избранных аэропортов, демонстрирующие возможные меры борьбы с незаконной торговлей ресурсами дикой природы. О подобных мерах можно также узнать из бесплатных учебных материалов, размещенных на веб-сайте USAID, по сокращению возможностей для незаконной перевозки исчезающих видов (ROUTES).⁸

⁸ <https://routespartnership.org/>

2.9 Авиационный сектор может сыграть важную роль в борьбе с этой формой транснациональной преступности, повышая осведомленность в этих вопросах среди своих сотрудников и пассажиров, способствуя внедрению крепкой культуры авиационной безопасности, чтобы эффективно выявлять и уведомлять о подозрительной деятельности, при этом не создавая лишнего бремени в существующих протоколах, а также поддерживая правоохранительные органы, которые должны делиться оперативными данными и информацией с другими, в том числе с отраслью.

Нехватка информации

2.10 Несмотря на существование системной организованной контрабандной торговли, нет сомнения в том, что многие пассажиры также ввозят запрещенные предметы для собственного пользования, не зная правил, действующих в странах прибытия. Эти факты подтверждаются таможенными органами, конфискующими такие предметы в аэропортах.

2.11 Возможно, что по аналогии с требованиями безопасности полетов, авиационной безопасности или охраны здоровья, необходимо информировать пассажиров о правилах ввоза пищевых продуктов, растений или продукции из них. Главной целью будет возложить ответственность не на авиакомпанию, а на пассажира, как можно раньше информируя его об обязанностях, чтобы сделать его ответственным.

2.12 Инициативы авиакомпаний показали, что есть несколько подходящих моментов времени, когда пассажира можно проинформировать о действующих правилах на ввоз цифровым сообщением или в процессе регистрации перед вылетом.

Обмен информацией

2.13 Информация, связанная с природой, масштабами и последствиями незаконного оборота ресурсов дикой природы, остается скудной. Необходимо распространять информацию, собираемую Договаривающимися государствами на основе Рекомендации 8.47, чтобы активизировать борьбу с незаконной торговлей ресурсами дикой природы. В каждом Договаривающемся государстве и, в идеале, между Договаривающимися государствами, должен быть внедрен механизм обмена информацией.

3. РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Группе экспертов FAL предлагается:

- a) принять к сведению информацию в данном рабочем документе;
- b) рассмотреть целесообразность повышения уровня Рекомендуемой практики 8.47 до Стандарта и внесения в нее поправок (как указано в добавлении);
- c) рассмотреть предложение о включении новых Рекомендуемых практик 8.xx и 8.xx (как указано в добавлении).

ДОБАВЛЕНИЕ А

8.47. **Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства ~~должны~~ принимают меры, чтобы обеспечить внедрение процедур борьбы с незаконной торговлей ресурсами дикой природы, включая открытые системы уведомления, эффективную систему обмена информацией и сотрудничества, и контактные данные соответствующих полномочных органов для эксплуатантов аэропортов, авиакомпаний и грузовых экспедиторов.

8.хх. **Рекомендуемая практика.** Каждое Договаривающееся государство должно обеспечить прохождение подготовки эксплуатантами аэропортов, воздушных судов, и персоналом грузовых экспедиторов для повышения их осведомленности в вопросах незаконной торговли ресурсами дикой природы.

8.хх. **Рекомендуемая практика.** Каждое Договаривающееся государство должно предпринимать действия, позволяющие всем эксплуатантам воздушных судов заблаговременно до вылета предоставлять пассажирам информацию о предметах, запрещенных к ввозу в страны назначения.

APPENDIX B
NEW or REVISED SARP PROPOSAL: AMENDMENT 30 ANNEX 9, CHAPTER 8,
[STANDARD/RECOMMENDED PRACTICE]

IMPACT ASSESSMENT

1. What is the problem that this proposal is designed to address?

Please include specific details

Combat wildlife trafficking to prevent the use of commercial aviation activities.

2. What alternatives to SARPs were considered to solve the problem?

| None | Circular | Manual | Policy | <i>Other (please explain)</i> |
|------|----------|--------|--------|-------------------------------|
| | | X | | |

3a. What is the impact of this proposal on a **State**?

| | Strongly Agree | Agree | Neutral | Disagree | Strongly Disagree |
|--|----------------|-------|---------|----------|-------------------|
| Implementing this proposal will enhance civil aviation safety | | | X | | |
| <i>Rationale:</i> | | | | | |
| Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency | | | X | | |
| <i>Rationale:</i> | | | | | |
| Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any) | | X | | | |
| <i>Rationale:</i> Wildlife crime is interconnected with the activities of large and powerful organized crime groups operating in some of the most fragile and diverse ecosystems. Regarding public health issues, by multiplying contacts between wildlife and humans, illegal trafficking increases the risk of pathogen transmission between species, a major public health issue. | | | | | |
| Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system | | | X | | |
| <i>Rationale:</i> | | | | | |
| Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities | | X | | | |

Rationale:

Wildlife crime is interconnected with the activities of large and powerful organized crime groups operating in some of the most fragile and diverse ecosystems.

3b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

| Yes | No | Not sure | Not applicable |
|-----|----|----------|----------------|
| X | | | |

4a. What is the impact of this proposal on **Industry**?

| | <i>Strongly Agree</i> | <i>Agree</i> | <i>Neutral</i> | <i>Disagree</i> | <i>Strongly Disagree</i> |
|--|-----------------------|--------------|----------------|-----------------|--------------------------|
| Implementing this proposal will enhance civil aviation safety | | | X | | |
| <i>Rationale:</i> | | | | | |
| Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency | | | X | | |
| <i>Rationale:</i> | | | | | |
| Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any) | | X | | | |
| <i>Rationale:</i> Airport and airlines are already engaged to combat wildlife trafficking. These proposals are an extension of IATA and ACI propositions. | | | | | |
| Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system | | | | | |
| <i>Rationale:</i> | | | | | |
| Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities | | X | | | |
| <i>Rationale:</i> Airport and airlines are already engaged to combat wildlife trafficking. These proposals are an extension of IATA and ACI propositions. | | | | | |

4b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

| Yes | No | Not sure | Not applicable |
|-----|----|----------|----------------|
| X | | | |

5. How long would it take for States and Industry to implement this proposal?

| Already implemented | 0-1 years | 1-2 years | 2-5 years | 5-10 years | More than 10 years |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|------------|--------------------|
| | | | X | | |

| |
|--|
| |
|--|

6. Financial implications of the proposal

| |
|--|
| The cost impact on States would include: Audit, Training assessment. |
|--|

| |
|--|
| The cost impact on the industry would include: Training. |
|--|

IMPLEMENTATION TASK LIST AND OUTLINE OF GUIDANCE MATERIAL

1. IMPLEMENTATION TASK LIST

1.1 Essential steps to be followed by a State in order to implement proposed amendments¹

[Combat wildlife trafficking]

1.1.1 For States that already [implement the SARP or take action on the TOPIC], no action is necessary. For those that do not, the essential steps are the following:

| |
|---|
| Legislation, regulations, policies, procedures, training, implementation, modification, supervision, assessment, compliance, gap analysis, consideration, |
|---|

- a) identify established legislation, regulations and/or policies;
- b) gap analysis between established legislation, regulations, and/policies,
- c) decisions on whether to introduce new provision to align with ICAO guidance material;
- d) modification and/or development of provision;
- e) official adoptions of provisions;
- f) implementation of newly adopted provisions by applicable entities;
- g) modification of an oversight framework; and
- h) develop materials (guidance, handbook) to train oversight inspector;
- i) develop materials to assist industry to train their staff (curriculum);
- j) supervision by the State of provisions, as appropriate.

¹ Amendment of a format or clarification nature are not allowed in this Appendix.

2. STANDARDIZATION PROCESS

2.1 Effective date: [] [Month/Year]: to be completed by Secretariat

2.2 Applicability date: [] [Month/Year]: to be completed by Secretariat

3. SUPPORTING DOCUMENTATION:

3.1 ICAO documentation:

| Title | Type | Publication date |
|-------|--|------------------|
| | Manual/Other Guidance Material/Web page | |
| | | |
| | | |

3.2 External documentation:

| Title | External Organization | Publication date |
|-------|-----------------------|------------------|
| | | |
| | | |

4. IMPLEMENTATION ASSISTANCE TASKS

| Type | Global | Regional |
|-----------------------------------|--------|----------|
| [Seminar/Symposium/Workshop/etc.] | | |
| | | |

**5. UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP)
OR UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT PROGRAMME
(USOAP)**

5.1 [No] [additional] protocol questions required under USAP [USOAP].