БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ
КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО
AVIATION SAFETY
INTERNATIONAL CONSULTANCY
and
ANALYSIS AGENCY

ИНН/КПП: 7718726627/771801001
Юр. адрес: 107113, г. Москва, пл. Сокольническая, д.4-А
Почтовый адрес: 117292, г. Москва, «Консультативно-аналитическое агентство «Безопасность Полетов», а/я 14
Телефон: +7 (916) 130-0864, e-mail: mail@aviasafety.ru

Исх. № 150119-МИД
от 19.01.2015

Министру иностранных дел Российской Федерации
Лаврову С.В.

Копия:
Министру транспорта Российской Федерации
Соколову М.Ю.
Начальнику Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации
Генералу армии
Герасимову В.В.
Помощнику Президента Российской Федерации
Левитину И.Е.

*О влиянии Министерства иностранных дел*
*на формирование позиции делегаций РФ*
*в совещаниях ИКАО и другие вопросы*

Глубокоуважаемый Сергей Викторович,

За последнее время заметно стремление Российской Федерации играть важную и ведущую роль в международных совещаниях. Недавно в Европейском и Североатлантическом бюро ИКАО (Париж) закончилось совещание Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG), решения которой утверждаются Советом ИКАО и распространяются от восточного побережья Северной Америки через Европу и СНГ до Берингова пролива. Делегация от Российской Федерации на совещании продемонстрировала высокий профессионализм.

Обсуждаемые на совещании вопросы были очень сложными и спорными: от проблемы использования воздушного пространства над Черным морем и авиацией Черноморского флота до полетов государственной авиации в нейтральных водах.

Сложность современной международной ситуации напоминает о работе СССР в совещаниях ИКАО в период “холодной войны”. Официальная позиция государства (и это главное – Государства) решались путем тщательного согласования со всеми вовлеченными ведомствами. Сегодня почему-то бытует мнение, что ИКАО – это работа Министерства транспорта или Росавиации. Это – ошибочное мнение. Именно в Чикагской конвенции ИКАО четко и ясно прописано, что безопасность полетов – это ответственность Государства, а не какого-то одного ведомства.

В Соединенном Королевстве, к примеру, в систему гражданской авиации включены королевский дом и министерства обороны, иностранных дел, юстиции, и ведомство гражданской авиации. США обязательно участвуют во всех совещаниях EANPG и почти во всех ее подгруппах. Цель – внимательно следить за тенденциями, быть инициаторами внедрения новых процедур ИКАО, поддержать свою промышленность и в будущем получать заказы на новые технические средства. Это четкая и продуманная государственная политика – использовать ИКАО не только для целей безопасности полетов, но и извлекать выгоду для государства. Недаром 25-30 процентов бюджета ИКАО оплачивают США, а сейчас Китай начинает им наступать на пятки.

Во время «холодной войны» перед каждым совещанием проводилось детальное согласование с Генеральным штабом (воздушное пространство, запретные зоны, трассы, частоты). Для отработки единой позиции на совещании в ИКАО всё обговаривалось до мелочей. Специалист от Главного оперативного управления Генштаба обязательно включался в состав делегации. И, разумеется, все указания делегации согласовывались с Министерством иностранных дел (Управление МИД по работе с международными организациями возглавлял Сергей Лавров, Юридическое Управление – Александр Ходаков). После их советов нам, авиаторам, всё становилось четко и ясно в международных вопросах, которые мы просто могли не знать. Кроме того, по прибытию в страну проведения совещания мы обязательно докладывали послу согласованные с МИД указания, получали полную его поддержку и содействие. Об этом, по-моему, стоит серьезно задуматься и, при необходимости, внести изменения в наш государственный курс в отношении ИКАО.

Необходимо также отметить, что во времена Советского Союза Комиссию СССР по делам ИКАО всегда возглавлял Министр гражданской авиации СССР, а его назначение и утверждение Положения о Комиссии производилось только решением Правительства.

Сейчас подобную комиссию возглавляет Министр транспорта, назначенный, насколько известно, своим приказом. Считаем это неправильным. Должно быть решение Правительства. Это государственные, не ведомственные решения.

С большим к Вам уважением,

Президент Международного
Консультативно-аналитического агентства
“Безопасность полетов”,
Член правления
Всемирного фонда безопасности полетов  В. Шелковников

Справка:

Шелковников Валерий Георгиевич,

Лауреат Государственной премии СССР в области безопасности

| | |
|---|---|
| 1980 - 1984 | Начальник Главного центра единой системы УВД СССР (гражданский сектор) |
| 1984 - 1990 | Начальник Главного управления воздушным движением МГА СССР<br>Назначенный представитель СССР в Европейской группе аэронавигационного планирования (EANPG) |
| 1993 - 1996 | Председатель Комиссии по регулированию воздушного движения Министерства<br>транспорта Российской Федерации (Росаэронавигация) в ранге заместителя Министра транспорта |
| 1996 | Заместитель председателя Межгосударственного авиационного комитета |