

*\*Este documento es un manuscrito original en inglés. Si tiene alguna duda sobre su significado, por favor consulte **el documento original**.*

## Obligaciones de los Reguladores en materia de cumplimiento y seguridad en una era de sanciones

Desde febrero de 2022, un número creciente de países, incluidos miembros de la Comunidad Europea y muchas otras naciones occidentales, han impuesto sanciones contra Bielorrusia y Rusia. Lo que hace que estas sanciones sean diferentes de acciones anteriores, es que se han impuesto contra un país, Rusia, con una actividad aeronáutica considerable, así como competencias en materia de diseño aeronáutico, certificación y formación. Desde que se impusieron las sanciones, Rusia ha promulgado leyes nacionales para facilitar la matriculación doble en el registro ruso de cientos de aeronaves de fabricación occidental arrendadas, principalmente modelos Boeing y Airbus. La nueva matriculación y la explotación de estas aeronaves plantean riesgos potenciales para la seguridad y suscitan dudas sobre el cumplimiento de la normativa internacional. Lo más preocupante es que estas aeronaves de matriculación doble han estado operando en el espacio aéreo internacional y en aeropuertos situados fuera de Rusia y Bielorrusia

### Propósito

El propósito de este libro blanco es exponer las obligaciones reglamentarias internacionales de los países que están permitiendo la entrada en su espacio aéreo de aerolíneas rusas y bielorrusas sometidas a sanciones internacionales, así como las obligaciones de supervisión de los Estados que tienen aerolíneas que siguen volando a Rusia y Bielorrusia. Los países que permiten a las aerolíneas rusas y bielorrusas volar dentro de su territorio o a través de su espacio aéreo están obligados a llevar a cabo una supervisión eficaz para garantizar el cumplimiento de las normas y prácticas recomendadas (SARP) aplicables de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a tomar las medidas adecuadas, cuando sea necesario, para mantener la seguridad. Igualmente importante, es que los países que permiten a sus operadores volar a Rusia y Bielorrusia sean conscientes de las limitaciones que se derivan de las sanciones y los controles de exportación de EE.UU. que pueden afectar al nivel de funcionamiento y piezas disponibles para las aeronaves de dichos operadores cuando están en tierra en Rusia o Bielorrusia para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad operativa.

### Antecedentes

Poco después de la invasión de Ucrania por parte de Rusia y de su violación del espacio aéreo soberano, los Estados occidentales cerraron su espacio aéreo a los operadores aéreos rusos, las compañías aéreas internacionales cortaron sus lazos comerciales con las aerolíneas rusas, y fabricantes de aeronaves como Boeing y Airbus, así como fabricantes de motores como CFM International, dejaron de prestar asistencia técnica y piezas de repuesto a sus clientes rusos. También se impusieron sanciones contra Bielorrusia por su intervención en la invasión de Ucrania y por su violación en mayo de 2021 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como Convenio de Chicago, en el que cometió un acto de interferencia ilícita que puso deliberadamente en peligro la seguridad del vuelo FR 4978 de Ryanair y las vidas de las personas a bordo. La Unión Europea, el Reino Unido, Estados Unidos, Canadá y otros Estados prohibieron los vuelos de operadores aéreos rusos o de "personas relacionadas con Rusia". Posteriormente, Rusia prohibió la entrada en su espacio aéreo de los vuelos procedentes de países que habían prohibido los vuelos rusos, lo que afectó al servicio a destinos rusos, así como a los sobrevuelos.

Antes del recrudecimiento de las sanciones internacionales, las aerolíneas rusas operaban aproximadamente 900 aviones, de los cuales unos 850 eran Boeing y Airbus de fabricación occidental y aproximadamente el 85% eran propiedad de empresas internacionales de leasing. Más de 120 millones de pasajeros utilizaron las aerolíneas del país en 2019 y más de la mitad de ellos tomaron vuelos internacionales, que ahora han sido cancelados o suspendidos debido a las sanciones. Aunque las opciones de vuelos internacionales disponibles para los pasajeros rusos son ahora limitadas, las aerolíneas rusas siguen operando. Se ha producido un descenso de aproximadamente el 15% en el tráfico aéreo ruso en comparación con el año anterior. Sin embargo, los vuelos nacionales han aumentado significativamente. En cuanto a los operadores extranjeros, aunque numerosas aerolíneas internacionales han dejado de prestar servicio a ciudades rusas, sigue habiendo casi 3.500 vuelos al mes procedentes de destinos internacionales. Unas treinta compañías aéreas extranjeras todavía siguen volando a Rusia.

Los acontecimientos que han tenido lugar desde la imposición de las sanciones internacionales dibujan un panorama preocupante que no hará sino empeorar a medida que continúen las sanciones. Entre estos acontecimientos se incluyen los siguientes:

- 2 de marzo de 2022 - Boeing suspende los servicios de asistencia técnica (incluido el suministro de piezas) a las compañías aéreas rusas y detiene todas sus operaciones importantes en Rusia, donde también tiene un centro de investigación técnica que emplea a 1.000 ingenieros. La instalación de Rusia es el mayor centro de ingeniería de Boeing fuera de Estados Unidos.  
<https://www.rte.ie/news/business/2022/0302/1283857-boeing-suspends-operations-in-russia/>
- 10 de marzo de 2022 - Rusia busca oportunidades para abastecerse de piezas de países como Turquía y la India tras un intento fallido de obtenerlas de China.  
<https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/russia-says-china-refuses-supply-aircraft-parts-after-sanctions-2022-03-10/>
- 14 de marzo de 2022 - Rusia aprueba una ley que permite inscribir en el registro ruso aeronaves de matrícula extranjera propiedad de arrendadores no rusos<sup>1</sup>. La nueva ley permite a las aerolíneas rusas matricular aviones arrendados a empresas extranjeras y prevé la emisión de certificados locales de aeronavegabilidad. Esencialmente, esto hace posible que las aerolíneas rusas conserven sus aviones arrendados en el extranjero, y más difícil para las empresas extranjeras reclamar sus aviones sin la aprobación del gobierno ruso, lo que aumenta la probabilidad de que se recuperen pocos aviones propiedad de arrendadores extranjeros.
- 17 de marzo de 2022 - Rusia se moviliza para confiscar cientos de aviones de propietarios extranjeros  
<https://www.cnn.com/2022/03/16/business/russia-aircraft-seizure/index.html>
- 18 de marzo de 2022 - El Departamento de Comercio de EE.UU. identifica aviones comerciales y privados exportados a Rusia en aparente violación de los controles de exportación de EE.UU.  
<https://go.usa.gov/xzyCd>
- Marzo - Mayo 2022 - La OACI emite un Problema de Seguridad Significativo a Rusia por matricular aeronaves en su registro civil sin asegurarse de que las aeronaves han sido dadas de baja del registro del Estado anterior, lo que supone una violación del Convenio de Chicago y, en consecuencia, afecta a la validez de los certificados de aeronavegabilidad emitidos para estas aeronaves.  
<https://unitingaviation.com/news/safety/the-icao-council-reviews-dual-registration-of-commercial-aircraft-by-russian-federation/>
- Abril de 2022 - La Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA) rebaja la calificación de seguridad de Rusia a la Categoría 2. Esta rebaja restringe esencialmente cualquier ampliación de servicios o asociaciones, ya que Rosaviatsiya no cumple las normas de seguridad de la OACI

---

<sup>1</sup> Decreto nº 411 del Gobierno de la Federación Rusa, de aplicación el 23 de marzo de 2022

- 21 de abril de 2022 - La Unión Europea incluye a 22 aerolíneas rusas en la Lista de Seguridad Aérea de la UE debido a graves problemas de seguridad. El Anexo A de la Lista de Seguridad Aérea de la UE incluye todas las aerolíneas que tienen prohibido operar en Europa. Las 22 aerolíneas rusas figuran en el anexo A. [Lista de Seguridad Aérea de la UE \(europa.eu\)](#)
- 13 de mayo de 2022 - Rusia revisa su ley de aviación en materia de piezas y certificación de aeronaves<sup>2</sup>. Según la ley revisada, firmada por el primer ministro ruso, Mijaíl Mishustin, el 9 de mayo de 2022, se podrán utilizar piezas certificadas por las autoridades aeronáuticas de cualquier país. Además, las aerolíneas podrán utilizar aeronaves que dispongan de un certificado de aeronavegabilidad o un documento equivalente expedido por una autoridad aeronáutica de cualquier país. Además, ya no se exige la documentación del fabricante de las piezas, las actualizaciones de los sistemas digitales de la aeronave ni las bases de datos de navegación más recientes. Los cambios se aplican a las aeronaves de fabricación extranjera operadas por compañías aéreas rusas, así como a las aeronaves de fabricación rusa que tienen piezas de fabricación extranjera. <https://www.aerotime.aero/articles/31011-down-with-safety-russia-overhauls-aviation-law>
- 16 de mayo de 2022 - Se espera que las aerolíneas rusas empiecen a aprovechar aviones occidentales para conseguir piezas de repuesto. Otras posibles vías para encontrar piezas de repuesto comprenden el abastecimiento en países que actualmente no están sancionados, por ejemplo, a través de proveedores de Turquía y la India. Según Reuters, China ya ha rechazado las solicitudes de piezas por parte de las aerolíneas rusas, una medida que probablemente pueda atribuirse al temor a las sanciones de Occidente. <https://simpleflying.com/russian-airlines-expected-to-start-cannibalizing-western-aircraft-for-spare-parts/>
- 7 de junio de 2022 -Repuestos rusos para aviones Airbus y Boeing: Rosaviatsiya ha emitido certificados de fabricante a cinco empresas rusas autorizándolas a realizar modificaciones, certificación de cambios menores y emisión de documentación técnica, incluida la aprobación de documentación para reparación y cambios. Las cinco empresas son el Instituto Estatal de Investigación de Aviación Civil, S7 Technics, la planta de Aviación Civil de los Urales, Aviation Engineering Solutions y el Instituto de Instrumentación Aeronáutica Navigator. Esta certificación les permitirá fabricar repuestos rusos. Sin embargo, esos repuestos no serían reconocidos como aeronavegables fuera de Rusia. <https://airinsight.com/russian-spare-parts-for-airbus-and-boeing-aircraft/>
- 18 de junio de 2022 - China decide suministrar a Rusia piezas de repuesto para aviones. <https://aviationsourcenews.com/news/ukraine-crisis-china-to-supply-russia-with-spare-parts-for-aircraft/>
- 02 de agosto de 2022 - El Departamento de Comercio de EE.UU. identifica el primer avión comercial de fabricación extranjera exportado a Rusia en aparente violación de los EE.UU. Controles a la Exportación. [Oficina de Industria y Seguridad](#)
- 17 de octubre de 2022 - El Departamento de Comercio de EE.UU. emite una orden de denegación temporal contra Ural Airlines por operar en aparente violación de los controles de exportación estadounidenses a Rusia. [https://www.bis.doc.gov/index.php/component/docman/?task=doc\\_download&gid=3173](https://www.bis.doc.gov/index.php/component/docman/?task=doc_download&gid=3173)
- Noviembre. 30, 2022 - Empresas de leasing de aeronaves demandan a compañías de seguros por la pérdida de cientos de aviones que ahora tienen doble matrícula en Rusia y alegan que las aeronaves están cubiertas por pólizas contra guerra y robo. Cuadro informativo: [Los arrendadores de aviones demandan a las aseguradoras por 8.000 millones de dólares por los aviones atrapados rusos | Reuters](#)

<sup>2</sup> Decreto del Gobierno de la Federación Rusa nº 837 de fecha 9 de mayo de 2022, sobre modificaciones del Apéndice nº 12 de la Resolución nº 353 de fecha 12 de marzo de 2022

- Noviembre. 30, 2022 - Rusia solicita oficialmente piezas de aviones a la India. <https://www.reuters.com/world/india/india-asked-by-sanctions-hit-russia-parts-key-sectors-fuentes-2022-11-29>
- 22 de diciembre de 2022 - El Departamento de Comercio de EE.UU. amplía las prohibiciones de exportación a las compañías rusas S7 y Pobeda. Ambas compañías operan con aviones Boeing, Airbus y Embraer en rutas nacionales e internacionales. <https://simpleflying.com/us-extends-s7-pobeda-export-bans/>
- 02 de enero de 2023 - Aeroflot compra diez Boeing 777 arrendados en el extranjero para cumplir con sus obligaciones contractuales. <https://simpleflying.com/aeroflot-buys-10-leased-boeing-777s-wont-be-returned/>
- 05 de enero de 2023 - Aeroflot comienza a transferir las estaciones de línea, instalaciones de mantenimiento programado y no programado y reparación y revisión de fabricación de componentes a A-Technics después de obtener la aprobación reglamentaria para diseñar y autorizar la reparación estructural de aeronaves de construcción occidental. <https://www.ainonline.com/aviation-news>

## Medidas adoptadas por la OACI

Durante la 41ª Asamblea Trienal de la OACI, celebrada del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2022, los Estados miembros de la OACI reconocieron una violación del Convenio de Chicago y adoptaron la Resolución A41-1, condenando las acciones del gobierno de la República de Bielorrusia por un acto de interferencia ilícita que puso deliberadamente en peligro la seguridad del vuelo FR 4978 de Ryanair y las vidas de las personas a bordo. Además, la Asamblea adoptó la Resolución A41-2 por la que se condena a Rusia por violar el espacio aéreo soberano de Ucrania en el contexto de la guerra de agresión rusa, y por la violación deliberada y continuada de varios requisitos de seguridad en un intento del gobierno ruso de eludir las sanciones de la UE. Estas acciones incluyen la doble matriculación ilegal de aeronaves en Rusia y el permiso a compañías aéreas rusas para operar estas aeronaves en rutas internacionales sin un Certificado de Aeronavegabilidad válido.

## Debate

### Obligaciones de Supervisión del Estado

El Convenio de Chicago y sus anexos proporcionan un marco jurídico y operativo claro sobre el que los Estados contratantes pueden establecer un sistema mundial de seguridad de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos. Esto requiere que todos los Estados cumplan sus obligaciones en la aplicación de los SARPS en la medida de lo posible y lleven a cabo adecuadamente la supervisión de la seguridad.

Los Estados tienen la obligación de llevar a cabo una supervisión eficaz de los operadores extranjeros -en este caso, los operadores aéreos de Bielorrusia y Rusia- que vuelan en su territorio, de garantizar que lo hacen de conformidad con los SARPS pertinentes, y de tomar las medidas adecuadas cuando sea necesario para garantizar la seguridad (Resolución A36-6, cláusulas 1 y 2). Los artículos 11, 16 y 29 del Convenio de Chicago, así como el Anexo 6, son determinantes a este respecto.

### La implicación para los reguladores que permiten que aeronaves de Estados sancionados operen en su espacio aéreo

Desde febrero de 2022, han aumentado las sanciones impuestas a Rusia y Bielorrusia, dirigidas al sector de la aviación. Dichas sanciones incluyen controles a la exportación impuestos por el Departamento de Comercio de Estados Unidos. El efecto de tales medidas, especialmente de un Estado de diseño -Estados Unidos para aeronaves Boeing, la Unión Europea (UE) y Francia para aeronaves Airbus, Canadá para aeronaves Bombardier y Brasil para aeronaves Embraer- puede limitar significativamente a Rusia y Bielorrusia como Estado de registro o Estado del operador y repercutir en la aeronavegabilidad y operaciones continuas de aeronaves registradas en esos Estados.

Debido a las sanciones y a su repercusión, Rusia y Bielorrusia pueden ver limitada su capacidad para supervisar eficazmente a sus operadores aéreos. Del mismo modo, los operadores aéreos de Rusia y Bielorrusia pueden tener dificultades para disponer de un suministro adecuado de piezas de repuesto y sustitución, impartir la formación necesaria a la tripulación de vuelo y al personal de mantenimiento, y disponer de las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Las empresas de mantenimiento de esos dos países ya no podrían disponer de las herramientas legítimas y podrían verse obligadas a fabricar las suyas propias.

Otras medidas, como los controles a la exportación impuestos por Estados Unidos, prohíben entregar o prestar apoyo a cualquier aeronave fabricada en Estados Unidos, como Boeing, o que se fabrique en un país extranjero pero incluya más de un 25 por ciento en valor de contenido controlado de origen estadounidense (como algunos aviones Airbus) si va destinada a Bielorrusia o Rusia. - Esta interdicción incluye la asistencia a los operadores aéreos de Bielorrusia y Rusia con servicios de abastecimiento de combustible, mantenimiento, reparación o piezas de repuesto, o la prestación de cualquier otro servicio relacionado con las aeronaves matriculadas en dichos Estados.

El conjunto de controles, sanciones y restricciones impuestas puede tener las siguientes repercusiones:

- a) Rusia y Bielorrusia ya no tienen acceso a los datos aprobados sobre aeronavegabilidad y funcionamiento de los titulares de certificados de tipo de aeronaves y motores de sus flotas de fabricación occidental que son necesarios para el funcionamiento seguro y continuado de las aeronaves. Los datos de funcionamiento y de aeronavegabilidad se han establecido para evitar problemas muy reales de seguridad de vuelo derivados de la falta de cumplimiento de las instrucciones del titular del certificado de tipo aprobado por el Estado de diseño.
- b) Los titulares de certificados de tipo (TC), como Boeing, Airbus, Bombardier, Embraer y ATR, incluidos los fabricantes de motores como CFM International, otros fabricantes y proveedores de equipos, y los organismos reguladores, como la FAA, la DGAC francesa y la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (AESA), de los Estados sancionadores tienen prohibido prestar cualquier tipo de asistencia técnica u otros servicios a Bielorrusia y Rusia.
- c) Se detendría todo apoyo técnico relacionado con reparaciones, modificaciones, pruebas, mantenimiento o cualquier otro servicio técnico que pueda adoptar formas tales como instrucción, asesoramiento, formación, transmisión de conocimientos o técnicas de trabajo o servicios de consultoría, incluidas las formas verbales de asistencia.
- d) Los titulares de TC no podrán proporcionar ningún tipo de asistencia en forma de respuestas a preguntas recibidas de la Agencia Federal de Transporte Aéreo de Rusia (Rosaviatsiya), o de la autoridad de aviación civil de Bielorrusia (CAA) o de sus clientes operadores registrados en cualquiera de esos Estados sobre cualquier validación en curso de modificaciones o reparaciones.
- e) Se prohíbe a los titulares de TC y a los distribuidores de piezas homologados entregar motores, hélices, piezas o equipos a un cliente, agente, proveedor, persona física o jurídica, entidad u organismo que se sepa que se encuentra en Bielorrusia o Rusia.
- f) Ni los titulares de TC ni ningún fabricante de componentes o piezas que se encuentren en una aeronave afectada por las sanciones o los controles a la exportación pueden compartir boletines de revisiones con operadores registrados en Bielorrusia o Rusia. Los boletines de revisiones se refieren a menudo a mejoras de componentes y sistemas destinados a aumentar la seguridad y pueden ser precursores de directivas de aeronavegabilidad.
- g) Los titulares de TC y los reguladores del Estado de diseño que han impuesto sanciones no pueden compartir con ninguno de los operadores aéreos de Rusia o Bielorrusia ninguna directiva de aeronavegabilidad (AD) de emergencia. Una AD contiene información esencial para la seguridad y se emite cuando existe una situación de inseguridad que exige una acción inmediata por parte del propietario u operador de una aeronave.
- h) Los reguladores y titulares de TC no pueden proporcionar asistencia técnica a un operador registrado en Bielorrusia y Rusia en relación con cualquier daño que pudiera sufrir una aeronave. Esto plantea especial preocupación cuando los daños y las reparaciones necesarias superan los requisitos

establecidos en los manuales de reparación estructural aprobados y el operador necesita la aprobación de su regulador.

Para mantener la aeronavegabilidad de una aeronave, los operadores y las empresas de mantenimiento se basan en la información técnica pertinente elaborada por las empresas de diseño de aeronaves, como Boeing y Airbus, en el marco del sistema regulador del Estado de diseño. Rusia y Bielorrusia también se basan en esa información para supervisar eficazmente el estado de aeronavegabilidad de las aeronaves que operan con arreglo a sus sistemas reguladores.

Los organismos reguladores de los Estados sancionados pueden proporcionar autorizaciones a sus operadores sin recibir las aprobaciones de ingeniería del titular del certificado de tipo, lo que puede dar lugar a una situación insegura para los pasajeros que viajan y para las personas que se encuentran en tierra. Este puede ser el caso del regulador bielorruso, que no dispone de la cualificación técnica necesaria para autorizar modificaciones y reparaciones y que depende en gran medida del titular del certificado de tipo, como Boeing y Airbus, para obtener asistencia técnica. Rusia, por su parte, donde Rosaviatsiya es el regulador, tiene el personal y la cualificación técnica para supervisar, regular, certificar y aprobar su industria aeronáutica, pero necesitaría, no obstante, que su industria recibiera la asistencia adecuada y las aprobaciones de ingeniería del titular del certificado de tipo.

Rosaviatsiya facilitó el desarrollo de leyes y normas para eludir las sanciones y apoyar a su industria permitiendo inicialmente la doble matriculación de sus aeronaves, emitiendo autorizaciones de vuelo basadas en autorizaciones emitidas previamente, ampliando el alcance de las autorizaciones de sus instalaciones de mantenimiento, reparación y revisión, facilitando las autorizaciones para la fabricación de piezas, etc.

### **Control de piezas**

Es posible que las compañías aéreas rusas estén aprovechando la reducción del número de vuelos internacionales para utilizar las aeronaves estacionadas en busca de piezas tras agotar sus inventarios. Los aviones equipados con piezas usadas se están utilizando para mantener el servicio en medio de la elevada demanda de viajes nacionales.

Rosaviatsiya está trabajando para poner en marcha nuevas leyes que protejan su industria aeronáutica durante el periodo de sanciones, aunque eso signifique no estar en consonancia con el convenio internacional y las prácticas internacionales. Se han elaborado o revisado leyes para ponerlas a punto y adaptarlas al nuevo entorno operativo, incluidas leyes que permiten la doble matriculación de aeronaves civiles, que permiten a los operadores rusos utilizar piezas certificadas por otros Estados y que permiten la fabricación y homologación de piezas de fabricación rusa para mantener operativo el sector del transporte aéreo.

Rosaviatsiya y la industria aeronáutica rusa disponen de las competencias técnicas y de ingeniería necesarias para aprobar las reparaciones y modificaciones. Sin embargo, las homologaciones se basan en normas revisadas que no cumplen necesariamente las normas de seguridad internacionales. Algunas instalaciones rusas de mantenimiento, reparación y revisión (MRO) cuentan con homologaciones rusas para el mantenimiento de aviones de fabricación tanto occidental como rusa, incluida la autorización para fabricar varios componentes para todos los tipos de aviones, así como para realizar revisiones de mantenimiento intensivo de productos Boeing y Airbus.

Aunque las sanciones han supuesto la cancelación de las homologaciones extranjeras que reconocían las competencias de algunas instalaciones rusas de MRR, estas instalaciones de MRR siguen realizando sus actividades basándose en las homologaciones rusas y, de hecho, han ampliado su ámbito de homologación y sus competencias, lo que se ha visto facilitado por las leyes revisadas diseñadas para adaptarse a la nueva norma de operar bajo sanciones.

## La tormenta perfecta

Los efectos de las actuales sanciones impuestas por los Estados se agravarán aún más con el paso del tiempo, si se mantienen las sanciones y los controles a la exportación. Rusia se esfuerza por atenuar el impacto de las sanciones en su sector aeronáutico elaborando o revisando leyes y reglamentos que facilitan la doble matriculación de aeronaves en su registro civil y suprimen los efectos de las anulaciones de autorizaciones de vuelo de otros Estados mediante la emisión automática de sus propios certificados. Además, las leyes revisadas por Rusia facilitan a los operadores rusos el uso de piezas certificadas por otros Estados y ya no necesitan actualizaciones de software para que sus aviones sigan siendo aeronavegables. Esto plantea especial preocupación, ya que la mayoría de las aeronaves nuevas dependen en gran medida de las actualizaciones de software de los fabricantes.

La interrupción del suministro de componentes puede dar lugar a que los operadores aéreos afectados de Rusia y Bielorrusia desmonten piezas de los aviones aparcados o se vean obligados a explorar suministros o piezas alternativas no homologadas para poder seguir volando. Es posible incluso que las piezas se cambien y se envíen a las instalaciones de MRR, posiblemente aceptadas por reguladores con una supervisión deficiente o que carezcan de la competencia técnica necesaria para examinar más a fondo los trámites administrativos.

A medida que pasa el tiempo, se desconoce el estado de aeronavegabilidad de las aeronaves con doble matrícula y que operan con arreglo a las leyes y reglamentos revisados en Rusia, y se pierde permanentemente el seguimiento de la conformidad de los componentes más importantes, incluidas las piezas giratorias, que pueden acabar apareciendo en el mercado mundial, si no lo han hecho ya.

## Llamamiento a la acción

Con el gran número de sanciones prolongadas, así como los controles a la exportación de EE.UU. actualmente en vigor sobre Bielorrusia y Rusia, los reguladores estatales de todo el mundo deben ser plenamente conscientes de las sanciones internacionales actualmente en vigor y sus implicaciones en la seguridad aérea y en particular:

- Los reguladores estatales tienen la obligación de llevar a cabo una supervisión eficaz de los operadores extranjeros que vuelan en su territorio, con un control más estricto de las aeronaves registradas en los Estados sancionados. Los Estados que no puedan garantizar adecuadamente la seguridad y proporcionar una supervisión de seguridad apropiada -en particular de las aeronaves matriculadas en Estados sancionados- no deberían permitir estos vuelos en su espacio aéreo.
- Los reguladores estatales que hayan expedido un certificado de operador aéreo a un operador en su Estado tienen la obligación de garantizar que sus operadores que vuelan a cualquier territorio extranjero sigan operando de forma segura, y que las aeronaves matriculadas en su Estado sigan siendo aeronavegables en todo momento, teniendo en cuenta las sanciones vigentes en los distintos destinos.
- Los reguladores estatales, los operadores aéreos y las instalaciones de mantenimiento, reparación y revisión (MRO) tienen que examinar cuidadosamente la documentación de las aeronaves, comprobando si existen modificaciones no aprobadas, reparaciones y piezas procedentes de fuentes no aprobadas.

