

*Ce document est une traduction d'un manuscrit rédigé à la base en anglais. Si vous avez des doutes concernant le sens de son contenu, veuillez vous référer au document **original en anglais**.*

Les obligations des organismes de régulation en matière de conformité et de sécurité à l'ère des sanctions

Depuis février 2022, un nombre croissant de pays, dont des membres de la Communauté européenne et de nombreuses autres nations occidentales, ont imposé des sanctions à l'encontre de la Biélorussie et de la Russie. Ce qui différencie ces sanctions des actions passées est qu'elles ont été imposées à la Russie, dont l'activité aéronautique est considérable et qui possède des compétences en matière de conception, de certification et de formation aéronautiques. Depuis l'imposition des sanctions, la Russie a promulgué des lois nationales pour faciliter une nouvelle immatriculation de centaines d'avions occidentaux loués, principalement des Boeing et des Airbus, sur le territoire russe. La ré-immatriculation et l'exploitation de ces aéronefs présentent des risques potentiels pour la sécurité et soulèvent des questions quant au respect des règles internationales. Le plus inquiétant est que ces aéronefs doublement immatriculés ont été exploités dans l'espace aérien international et dans des aéroports situés en dehors de la Russie et de la Biélorussie.

Objectif

Le présent livre blanc a pour objet de présenter les obligations réglementaires internationales des pays qui autorisent les compagnies aériennes russes et biélorusses, faisant l'objet de sanctions internationales, à pénétrer dans leur espace aérien, ainsi que les obligations de surveillance des États dont les compagnies aériennes continuent de se rendre en Russie et en Biélorussie. Les pays qui autorisent les compagnies aériennes russes et biélorusses à pénétrer sur leur territoire ou à traverser leur espace aérien sont tenus d'exercer une surveillance efficace pour garantir le respect des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de prendre des mesures appropriées, le cas échéant, pour garantir la sécurité. Tout aussi important, les pays qui autorisent leurs compagnies à voler vers la Russie et la Biélorussie doivent être conscientes des limitations imposées par les sanctions et les contrôles américains à l'exportation qui peuvent avoir une incidence sur le niveau de service et les pièces détachées disponibles pour les aéronefs de ces compagnies lorsqu'ils sont au sol en Russie ou en Biélorussie, afin de garantir le maintien de la navigabilité et de la sécurité d'exploitation.

Contexte

Peu après l'invasion de l'Ukraine par la Russie et sa violation de l'espace aérien souverain de l'Ukraine, les États occidentaux ont fermé leur espace aérien aux compagnies russes, les compagnies aériennes internationales ont coupé leurs liens commerciaux avec les transporteurs russes, et les constructeurs d'avions tels que les Boeing et les Airbus, ainsi que les motoristes tels que CFM International, ont cessé de fournir à leurs clients russes une assistance technique et des pièces détachées. Des sanctions ont également été imposées à la Biélorussie pour son rôle dans l'invasion de l'Ukraine et pour sa violation, en mai 2021, de la Convention relative à l'aviation civile internationale, également connue sous le nom de Convention de Chicago, au cours de laquelle il a commis un acte d'intervention illicite qui a délibérément mis en danger la sûreté et la sécurité du vol Ryanair FR 4978 et la vie des personnes qui se trouvaient à bord. L'Union européenne, le Royaume-Uni, les États-Unis, le Canada et d'autres États ont interdit les vols de compagnies aériennes russes ou de « personnes associées à la Russie ». La Russie a ensuite interdit l'accès à son espace aérien aux vols effectués par les pays qui ont interdit les vols russes, ce qui a affecté les services vers les destinations russes ainsi que les survols.

Avant la levée des sanctions internationales, les compagnies aériennes russes exploitaient environ 900 avions, dont environ 850 étaient des Boeing et des Airbus construits en Occident et environ 85 % appartenaient à des sociétés de location internationales. En 2019, plus de 120 millions de passagers ont utilisé les compagnies aériennes du pays et plus de la moitié d'entre eux ont pris des vols internationaux, qui ont maintenant été annulés ou suspendus en raison des sanctions. Bien que les options de vols internationaux offertes aux voyageurs russes sont désormais limitées, les avions des compagnies aériennes russes continuent de voler. Le trafic aérien russe a connu une chute d'environ 15 % par rapport à l'année précédente. Toutefois, les vols intérieurs ont augmenté de manière significative. En ce qui concerne les opérateurs étrangers, bien que de nombreuses compagnies aériennes internationales aient cessé de desservir les villes russes, il y a encore près de 3 500 vols par mois en provenance de destinations internationales. Une trentaine de compagnies aériennes étrangères effectuent toujours des vols vers la Russie.

Les événements qui se sont produits depuis l'adoption des sanctions internationales présentent un tableau inquiétant qui ne fera qu'empirer avec le maintien des sanctions. Parmi ces événements, on peut citer les suivants:

- 2 mars 2022 : l'entreprise Boeing a suspendu ses services d'assistance technique (y compris la fourniture de pièces détachées) aux compagnies russes et arrête toutes ses principales activités en Russie, où il possède également un centre de recherche technique qui emploie 1 000 ingénieurs. Le site russe est le plus grand centre d'ingénierie de Boeing en dehors des États-Unis.
<https://www.rte.ie/news/business/2022/0302/1283857-boeing-suspends-operations-in-russia/>
- 10 mars 2022 : la Russie a cherché à s'approvisionner en pièces détachées auprès de pays tels que la Turquie et l'Inde, après l'échec d'une tentative d'approvisionnement auprès de la Chine.
<https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/russia-says-china-refuses-supply-aircraft-parts-after-sanctions-2022-03-10/>
- 14 mars 2022 : la Russie a adopté une loi permettant aux avions immatriculés à l'étranger et appartenant à des entreprises non russes d'être inscrits sur le registre russe¹. La nouvelle loi permet aux compagnies aériennes russes d'immatriculer les avions loués à des sociétés étrangères et prévoit la délivrance de certificats de navigabilité locaux. En gros, cela permet aux compagnies aériennes russes de conserver leurs avions loués à l'étranger et rend plus difficile pour les compagnies étrangères de récupérer leurs avions sans l'approbation du gouvernement russe, ce qui augmente la probabilité que peu d'avions appartenant à des propriétaires étrangers soient récupérés.
- 17 mars 2022 : la Russie a pris des mesures pour saisir des centaines d'avions appartenant à des propriétaires étrangers
<https://www.cnn.com/2022/03/16/business/russia-aircraft-seizure/index.html>
- 18 mars 2022 : le Département du Commerce des États-Unis a identifié des avions commerciaux et privés exportés vers la Russie en violation apparente des contrôles américains à l'exportation.
<https://go.usa.gov/xzyCd>
- Mars à mai 2022 : l'OACI a exprimé une préoccupation importante en matière de sécurité à l'égard de la Russie pour avoir immatriculé et enregistré des aéronefs dans son registre civil sans s'assurer que ceux-ci ont été radiés du registre de l'État précédent, ce qui constitue une violation de la Convention de Chicago et affecte par conséquent la validité des certificats de navigabilité délivrés à ces aéronefs.
<https://unitingaviation.com/news/safety/the-icao-council-reviews-dual-registration-of-commercial-aircraft-by-russian-federation/>
- Avril 2022 : la Federal Aviation Administration (FAA) a ramené la cote de sécurité de la Russie à la catégorie 2. Cette rétrogradation limite toute expansion des services ou des partenariats, car Rosaviatsiya ne respecte pas les normes de sécurité de l'OACI.

¹Décret n° 411 du gouvernement de la Fédération de Russie, applicable le 23 mars 2022

- 21 avril 2022 : l'Union européenne a inscrit 22 compagnies aériennes russes sur la liste de la sécurité aérienne de l'UE en raison de graves problèmes de sécurité. L'annexe A de cette liste comprend toutes les compagnies aériennes interdites d'exploitation en Europe. Les 22 compagnies aériennes russes figurent à l'annexe A. [La liste de sécurité aérienne de l'UE \(europa.org\)](#)
- 13 mai 2022 : la Russie a révisé sa loi sur l'aviation en ce qui concerne les pièces détachées et la certification des aéronefs². En vertu de la loi révisée, signée par le Premier ministre russe Mikhail Mishustin le 9 mai 2022, les pièces certifiées par les autorités aéronautiques de n'importe quel pays peuvent être utilisées. En outre, les compagnies aériennes peuvent utiliser des aéronefs dotés d'un certificat de navigabilité ou d'un document équivalent délivré par une autorité aéronautique de n'importe quel pays. Aussi, la documentation du fabricant des pièces, les mises à jour des systèmes numériques de l'aéronef et les dernières bases de données de navigation ne sont plus requises. Ces modifications s'appliquent aux aéronefs fabriqués à l'étranger et qui sont exploités par les compagnies aériennes russes, ainsi qu'aux aéronefs fabriqués en Russie et qui comportent des pièces fabriquées à l'étranger. <https://www.aerotime.aero/articles/31011-down-with-safety-russia-overhauls-aviation-law>
- 16 mai 2022 : les compagnies aériennes russes devraient commencer à cannibaliser les avions occidentaux pour leurs pièces détachées. D'autres voies possibles pour trouver des pièces détachées consistent à s'approvisionner auprès de pays qui ne sont pas actuellement sanctionnés, par exemple auprès de vendeurs en Turquie et en Inde. Selon Reuters, la Chine a déjà rejeté les demandes de pièces des compagnies aériennes russes, une décision que l'on peut probablement attribuer à la crainte de sanctions de la part de l'Occident. <https://simpleflying.com/russian-airlines-expected-to-start-cannibalizing-western-aircraft-for-spare-parts/>
- 7 juin 2022 : pièces détachées russes pour les avions Airbus et Boeing : Rosaviatsiya a délivré des certificats de développement à cinq entreprises russes les autorisant à effectuer des modifications, à certifier des changements mineurs et à délivrer de la documentation technique, y compris l'approbation de la documentation de réparation et des changements. Au nombre de ces entreprises, il y a State Civil Aviation Research Institute, S7 Technics, Ural Works of Civil Aviation, Aviation Engineering Solutions, et Navigator Institute of Aeronautical Instrumentation. Cette certification leur permettra de fabriquer des pièces détachées russes. Toutefois, ces pièces ne seront pas reconnues comme étant apte au vol en dehors de la Russie. <https://airinsight.com/russian-spare-parts-for-airbus-and-boeing-aircraft/>
- 18 juin 2022 : la Chine a décidé de fournir à la Russie des pièces détachées pour ses avions. <https://aviationsourcenews.com/news/ukraine-crisis-china-to-supply-russia-with-spare-parts-for-aircraft/>
- 02 août 2022 : le Département du Commerce des États-Unis a identifié le premier avion commercial produit à l'étranger et exporté vers la Russie en violation apparente des contrôles américains à l'exportation. [Le Bureau of Industry and Security](#)
- 17 octobre 2022 : le Département du Commerce des États-Unis a publié un arrêté de refus temporaire à l'encontre d'Ural Airlines pour avoir opéré en violation apparente des contrôles américains à l'exportation vers la Russie. https://www.bis.doc.gov/index.php/component/docman/?task=doc_download&gid=3173
- 30 novembre 2022 : les sociétés de location d'avions poursuivent les compagnies d'assurance pour la perte de centaines d'avions qui sont maintenant doublement immatriculés en Russie et prétendent que les avions sont couverts par des polices d'assurance contre la guerre et le vol. Récapitulatif : [Les sociétés de location d'avions réclament 8 milliards de dollars aux assureurs pour des avions bloqués en Russie | Reuters](#)

² Décret n° 837 du 9 mai 2022 du Gouvernement de la Fédération de Russie sur les amendements à l'annexe n° 12 de la Résolution n° 353 du 12 mars 2022

- 30 novembre 2022 : la Russie a officiellement demandé à l'Inde de lui fournir des pièces d'avion. <https://www.reuters.com/world/india/india-asked-by-sanctions-hit-russia-parts-key-sectors-sources-2022-11-29>
- 22 décembre 2022 : le Département du Commerce des États-Unis a étendu les interdictions d'exportation aux compagnies aériennes russes S7 et Pobeda. Les deux compagnies utilisent des avions Boeing, Airbus et Embraer pour les vols nationaux et internationaux. <https://simpleflying.com/us-extends-s7-pobeda-export-bans/>
- 02 janvier 2023 : Aeroflot a acheté dix Boeing 777 loués à l'étranger pour remplir ses obligations contractuelles. <https://simpleflying.com/aeroflot-buys-10-leased-boeing-777s-wont-be-returned/>
- 05 janvier 2023 : Aeroflot a commencé à transférer à A-Technics les stations de ligne, les centres de maintenance programmée et non programmée, ainsi que la réparation et la révision des composants, après avoir obtenu l'autorisation réglementaire de concevoir et d'autoriser la réparation structurelle des avions construits en Occident. <https://www.ainonline.com/aviation-news>

Mesures prises par l'OACI

Lors de la 41e assemblée triennale de l'OACI, qui s'est tenue du 27 septembre au 7 octobre 2022, les États membres de l'OACI ont reconnu une violation de la Convention de Chicago et ont adopté la résolution A41-1, condamnant les actions du gouvernement de la République de la Biélorussie pour un acte d'ingérence illicite qui a délibérément mis en danger la sûreté et la sécurité du vol FR 4978 de Ryanair et la vie de ceux qui se trouvaient à bord. L'assemblée a également adopté la résolution A41-2 condamnant la Russie pour avoir violé l'espace aérien souverain de l'Ukraine dans le contexte de la guerre d'agression, et pour la violation délibérée et continue de plusieurs exigences de sécurité dans une tentative du gouvernement russe de contourner les sanctions de l'UE. Ces mesures comprennent la double immatriculation illégale d'aéronefs en Russie et l'autorisation donnée à des compagnies aériennes russes d'exploiter ces aéronefs sur des routes internationales sans certificat de navigabilité valide.

Discussion

Obligations de surveillance des États

La convention de Chicago et ses annexes fournissent un cadre juridique et opérationnel clair sur lequel les États contractants peuvent construire un système mondial de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles. Cela suppose que tous les États remplissent leurs obligations en mettant en œuvre les normes et pratiques recommandées dans la mesure du possible, et qu'ils exercent une surveillance adéquate de la sécurité.

Les États ont l'obligation d'exercer une supervision efficace sur les compagnies étrangères, en l'occurrence, celles de la Biélorussie et de la Russie, qui volent sur leur territoire, de s'assurer qu'ils le font en conformité avec les normes et pratiques applicables, et de prendre les mesures appropriées si nécessaire pour préserver la sécurité (Résolution A36-6, clauses 1 et 2). Les articles 11, 16 et 29 de la convention de Chicago, ainsi que l'annexe 6, sont essentiels à cet égard.

L'implication des organismes de régulation autorisant les aéronefs des États sanctionnés à opérer dans leur espace aérien

Depuis février 2022, les sanctions imposées à la Russie et à la Biélorussie, qui visent le secteur de l'aviation, se sont multipliées. Ces sanctions comprennent des contrôles à l'exportation imposés par le Département du Commerce des États-Unis. L'impact de ces mesures, en particulier de la part d'un État de conception, les États-Unis pour les avions Boeing, l'Union européenne (UE) et la France pour les avions Airbus, le Canada pour les avions Bombardier et le Brésil pour les avions Embraer, peut limiter de manière significative la Russie et la Biélorussie en tant qu'État d'immatriculation ou État de la compagnie et avoir un impact sur le maintien de la navigabilité et de l'exploitation des avions immatriculés dans ces États.

En raison des sanctions et de leur impact, la Russie et la Biélorussie peuvent être limitées dans leur capacité à superviser efficacement leurs compagnies aériennes. De même, les compagnies aériennes russes et biélorusses pourraient avoir des difficultés à accéder à un approvisionnement adéquat en pièces détachées et en pièces de rechange, à donner la formation nécessaire au personnel navigant et au personnel de maintenance, et à accéder aux instructions pour le maintien de la navigabilité. Les organismes de maintenance de ces deux pays n'auraient plus accès à l'outillage légitime et pourraient alors être contraints de fabriquer leur propre outillage.

D'autres mesures, telles que les contrôles à l'exportation imposés par les États-Unis, interdisent à tout aéronef fabriqué aux États-Unis, comme les Boeing, ou fabriqué dans un pays étranger, mais dont le contenu contrôlé d'origine américaine représente plus de 25 % de la valeur (comme certains avions Airbus) d'être livré ou de bénéficier d'un soutien s'il est destiné à la Biélorussie ou à la Russie. — Cette interdiction implique l'assistance aux compagnies aériennes russes et biélorusses en matière de services de ravitaillement en carburant, d'entretien, de réparation ou de pièces détachées, ou la fourniture de tout autre service lié aux aéronefs immatriculés dans ces pays.

L'ensemble des contrôles, sanctions et restrictions imposés peut avoir les effets suivants :

- a) La Russie et la Biélorussie n'ont plus accès aux données opérationnelles et de navigabilité approuvées des détenteurs de certificats de type et de moteur de leurs flottes construites en Occident, qui sont nécessaires pour continuer à exploiter les aéronefs en toute sécurité. Les données relatives à l'exploitation et à la navigabilité sont mises en place pour éviter les véritables problèmes de sécurité en vol résultant du non-respect des instructions du détenteur du certificat de type approuvé par l'État de conception.
- b) Les titulaires de certificats de type (CT), tels que Boeing, Airbus, Bombardier, Embraer et ATR, y compris les motoristes tels que CFM International, d'autres fabricants et fournisseurs d'équipements, et les autorités de réglementation, telles que la Federal Aviation Administration (FAA), la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), des États sanctionnés ont l'interdiction de fournir une assistance technique ou d'autres services à la Biélorussie et à la Russie.
- c) Toute assistance technique liée aux réparations, aux modifications, aux essais, à l'entretien ou à tout autre service technique pouvant prendre la forme d'instructions, de conseils, de formation, de transmission de connaissances ou de compétences opérationnelles ou de services de conseil, y compris les formes d'assistance verbale, serait interrompue.
- d) Les détenteurs de CT ne sont pas autorisés à fournir une assistance sous la forme de réponses aux questions posées par l'Agence fédérale russe du transport aérien (Rosaviatsiya) ou par l'autorité biélorusse de l'aviation civile (CAA) ou par les compagnies de leurs clients enregistrées dans l'un ou l'autre de ces États, en ce qui concerne les validations de modifications ou de réparations en cours.
- e) Il est interdit aux détenteurs de CT et aux distributeurs de pièces agréés de fournir des moteurs, des hélices, des pièces ou des équipements à un client, à un courtier, à un vendeur, à une personne physique ou morale, à une entité ou à un organisme dont on sait qu'il est situé en Biélorussie ou en Russie.
- f) Ni les détenteurs de CT ni aucun fabricant de composants ou de pièces présents sur un aéronef concerné par les sanctions ou les contrôles à l'exportation ne peuvent partager les bulletins de service avec des compagnies enregistrées en Biélorussie ou en Russie. En général, les bulletins de service couvrent les améliorations de composants ou de systèmes destinées à renforcer la fiabilité et peuvent être le précurseur de la publication des consignes de navigabilité.
- g) Les détenteurs de CT et les organismes de régulation de l'État de conception qui a imposé des sanctions ne peuvent partager aucune consigne de navigabilité d'urgence avec les compagnies aériennes russes ou biélorusses. Une consigne de navigabilité contient des informations essentielles pour la sécurité et est émise lorsqu'il existe une situation dangereuse nécessitant une action immédiate de la part de la compagnie aérienne ou du propriétaire d'un aéronef.
- h) Les organismes de réglementation et les détenteurs de CT ne peuvent pas fournir d'assistance technique à une compagnie aérienne enregistrée en Biélorussie et en Russie en ce qui concerne tout dommage potentiel causé à un aéronef. Cela pose un problème particulier lorsque les

dommages et les réparations nécessaires dépassent les limites fixées dans les manuels de réparation structurale approuvés et que l'exploitant a besoin de l'approbation de son organisme de réglementation.

Pour maintenir un aéronef en état de navigabilité, les compagnies et les organismes de maintenance dépendent des informations techniques pertinentes élaborées par les entreprises de conception d'aéronefs tels que Boeing et Airbus dans le cadre du système réglementaire de l'État de conception. La Russie et la Biélorussie s'appuient également sur ces informations pour superviser de manière efficace l'état de navigabilité des aéronefs exploités dans le cadre de leurs systèmes réglementaires.

Les organismes de réglementation des États sanctionnés peuvent tenter de fournir des approbations à leurs compagnies de transport sans recevoir les approbations techniques du détenteur du certificat de type, ce qui peut entraîner des conditions dangereuses pour les voyageurs et les personnes au sol. C'est peut-être le cas de l'organisme de réglementation de Biélorussie, qui n'a pas les compétences techniques nécessaires pour délivrer des approbations de modification et de réparation et qui, normalement, s'en remet largement au détenteur du certificat de type, comme Boeing et Airbus, pour l'assistance technique. La Russie, en revanche, où Rosaviatsiya est l'organisme de réglementation, dispose du personnel et des compétences techniques nécessaires pour superviser, réglementer, certifier et approuver son industrie aéronautique, mais a néanmoins besoin que son industrie reçoive un soutien adéquat et des approbations techniques de la part du détenteur du certificat de type.

Rosaviatsiya a facilité l'élaboration de lois et de règles visant à contourner les sanctions et à soutenir son industrie en autorisant la double immatriculation des aéronefs, en délivrant des autorisations de vol sur la base de celles délivrées antérieurement, en élargissant le champ d'application des agréments de ses centres de maintenance, de réparation et de révision, en facilitant les agréments pour la fabrication de pièces, etc.

Contrôle des pièces

Les compagnies aériennes russes pourraient profiter de la réduction du nombre de vols internationaux pour cannibaliser les avions en stationnement afin d'obtenir des pièces détachées après avoir épuisé leurs stocks. Les avions équipés de pièces détachées recyclées sont utilisés pour maintenir le service dans un contexte de forte demande de vols intérieurs.

Rosaviatsiya s'efforce de mettre en place de nouvelles lois pour soutenir son industrie aéronautique pendant la période sanctionnée, même si cela implique de ne pas se conformer à la convention internationale et les pratiques internationales. Des lois ont été créées ou révisées pour être affinées et adaptées au nouvel environnement opérationnel, notamment des lois autorisant la double immatriculation des aéronefs civils, permettant aux compagnies russes d'utiliser des pièces certifiées par d'autres États et autorisant la fabrication et l'approbation de pièces fabriquées en Russie pour maintenir le secteur du transport aérien en activité.

Rosaviatsiya et l'industrie aéronautique russe disposent des compétences techniques et d'ingénierie nécessaires pour approuver les réparations et les modifications. Néanmoins, ces approbations sont basées sur des règles révisées qui ne répondent pas nécessairement aux normes de sécurité internationales. Certaines installations russes de maintenance, de réparation et de révision (MRO) disposent d'agréments russes pour la maintenance d'aéronefs fabriqués en Russie et en Occident, dont l'autorisation de produire plusieurs composants pour tous les types d'aéronefs et d'effectuer des visites de maintenance lourde pour les produits Boeing et Airbus.

Bien que les sanctions aient entraîné l'annulation des agréments étrangers reconnaissant les capacités de certaines installations russes de maintenance, ces dernières continuent d'exercer leurs activités sur la base des agréments russes et ont même élargi leur champ d'agrément et leurs capacités, ce qui a été facilité par les lois révisées adoptées pour s'adapter à la nouvelle norme d'exploitation dans le cadre des sanctions.

La grosse tourmente

Les effets des sanctions imposées par les États s'aggraveront avec le temps si les sanctions et les contrôles à l'exportation sont maintenus. La Russie s'efforce d'atténuer l'impact des sanctions sur son secteur de l'aviation en adoptant ou en révisant des lois et des réglementations qui facilitent la double immatriculation des aéronefs dans son registre civil et suppriment les effets de l'annulation des autorisations de vol d'autres États grâce à la délivrance automatique de ses propres certificats. Par ailleurs, les lois révisées par la Russie permettent aux compagnies aériennes russes d'utiliser plus facilement des pièces certifiées par d'autres États et ils n'ont plus besoin de mises à jour logicielles pour que leurs aéronefs continuent de voler. Cette situation est particulièrement préoccupante, car la plupart des nouveaux aéronefs dépendent fortement des mises à jour des logiciels des fabricants.

L'interruption de l'approvisionnement en composants peut amener les compagnies aériennes russes et biélorusses concernées à retirer des pièces d'avions stationnés ou à être tentés d'explorer d'autres sources ou pièces non approuvées afin de continuer à voler. Les pièces peuvent même être échangées et se retrouver dans les installations de maintenance des aéronefs, éventuellement acceptées par les organismes de réglementation dont la surveillance est faible ou par ceux qui n'ont pas les compétences techniques nécessaires pour examiner la documentation de plus près.

Au fil du temps, l'état de navigabilité des aéronefs bénéficiant d'une double immatriculation et exploités en vertu des lois et réglementations révisées en Russie devient inconnu et la traçabilité de la conformité des composants critiques, dont les pièces rotatives, est définitivement perdue, et ces pièces peuvent finir par se retrouver sur le marché mondial, si ce n'est déjà fait.

L'appel à l'action

Compte tenu du grand nombre de sanctions prolongées, ainsi que des contrôles américains à l'exportation actuellement en application à l'encontre de la Biélorussie et de la Russie, les organismes de réglementation des États du monde entier doivent être pleinement conscients des sanctions internationales actuellement en vigueur et de leurs implications sur la sécurité aérienne, en particulier :

- Les organismes de réglementation nationaux ont l'obligation de surveiller efficacement les compagnies aériennes étrangères dont les appareils volent sur leur territoire, en examinant de plus près les aéronefs immatriculés dans les États sanctionnés. Les États qui ne peuvent pas garantir la sécurité et assurer une surveillance adéquate de la sécurité, surtout des aéronefs immatriculés dans les États sanctionnés, ne devraient pas autoriser ces vols dans leur espace aérien.
- Les organismes de réglementation nationaux qui ont délivré un certificat de transporteur aérien à une compagnie dans leur État ont l'obligation de veiller à ce que leurs compagnies effectuant des vols vers un territoire étranger continuent d'opérer en toute sécurité et à ce que les aéronefs immatriculés dans leur juridiction soient aptes à voler à tout moment, en tenant compte des sanctions en vigueur pour les différentes destinations.
- Les organismes de réglementation nationaux, les compagnies aériennes et les installations de maintenance, de réparation et de révision doivent examiner attentivement la documentation relative aux aéronefs, en recherchant la possibilité de modifications ou de réparations non approuvées, ainsi que des pièces provenant de sources non agréées.

