

**เอกสารนี้ได้ถูกแปลมาจากต้นฉบับที่เป็นภาษาอังกฤษ หากเนื้อหาไม่ประเดิมใดที่คลุมเครือ
กรุณาอ้างอิงเอกสารต้นฉบับภาษาอังกฤษแทน*

ข้อผูกมัดของหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติตามและความปลอดภัยในยุคแห่ง มาตรการการคว่ำบาตร

ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2022 มีประเทศต่าง ๆ เพิ่มจำนวนมากขึ้น
รวมไปถึงสมาชิกประชาคมยุโรปและชาติตะวันตกอื่น ๆ ได้กำหนดมาตรการคว่ำบาตรต่อประเทศเบลารุสและรัสเซีย
สิ่งที่ทำให้มาตรการคว่ำบาตรเหล่านี้แตกต่างจากการดำเนินการในอดีต คือการบังคับใช้กับประเทศรัสเซีย
ด้วยกิจกรรมการบินขนาดใหญ่ เช่นเดียวกับการออกแบบการบิน การออกใบรับรอง
และความสามารถในการฝึกอบรม นับตั้งแต่มีการใช้มาตรการคว่ำบาตร
รัสเซียได้ออกกฎหมายระดับชาติเพื่ออำนวยความสะดวกในการลงทะเบียนใหม่ในทะเบียนรัสเซียเครื่องบินเช่าที่ผล
ผลิตโดยตะวันตกเป็นจำนวนหลายร้อยลำ ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นเครื่องบินรุ่นที่ผลิตจากบริษัทโบอิงและแอร์บัส
การลงทะเบียนใหม่และการดำเนินการเครื่องบินเหล่านี้อาจมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและทำให้เกิดคำถามเกี่
ยวกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบระหว่างประเทศ ประเด็นที่น่ากังวลที่สุดคือเครื่องบินที่จดทะเบียนใหม่เหล่านี้
ปฏิบัติการในน่านฟ้าสากลและเข้าสู่สนามบินนอกระบบประเทศรัสเซียและเบลารุส

วัตถุประสงค์

เอกสารไวท์เปเปอร์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสรุปข้อผูกมัดด้านกฎระเบียบระหว่างประเทศของประเทศที่อนุญาตให้
สายการบินรัสเซียและสายการบินเบลารุส ที่อยู่ภายใต้การคว่ำบาตรระหว่างประเทศเข้าสู่น่านฟ้าของตน
และข้อผูกมัดในการกำกับดูแลของรัฐที่มีสายการบินที่ยังคงบินไปยังประเทศรัสเซียและเบลารุส
ประเทศที่อนุญาตให้สายการบินประเทศรัสเซียและเบลารุสบินเข้าสู่ดินแดนของตนหรือผ่านน่านฟ้าประเทศของตน
จะต้องดำเนินการควบคุมดูแลอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ
(หรือ SAPRs) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (หรือ ICAO)
และดำเนินการตามความเหมาะสมเมื่อจำเป็นเพื่อความปลอดภัย สิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งย่อนไปว่ากัน
ประเทศที่อนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศของตนบินไปยังประเทศรัสเซียและเบลารุสจะต้องตระหนักถึงข้อจำกัด
ที่เกิดจากการคว่ำบาตรและการควบคุมการส่งออกของประเทศสหรัฐอเมริกา
ที่อาจส่งผลกระทบต่อระดับการบริการและอะไหล่ที่มีให้สำหรับเครื่องบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศเหล่านั้น
เมื่ออยู่บนภาคพื้นดินในประเทศรัสเซียหรือเบลารุส
เพื่อรักษาความสมควรเดินอากาศและความปลอดภัยในการปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง

ความเป็นมา

ไม่นานนักหลังจากการรุกรานประเทศยูเครนของรัสเซีย และการละเมิดน่านฟ้าอธิปไตยโดยประเทศยูเครน
รัฐทางตะวันตกปิดน่านฟ้าของตนต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศของประเทศรัสเซีย
สายการบินระหว่างประเทศตัดความสัมพันธ์ทางการค้ากับสายการบินรัสเซีย และผู้ผลิตเครื่องบิน เช่น
โบอิงและแอร์บัส ตลอดจนผู้ผลิตเครื่องยนต์ เช่น CFM International
ได้หยุดให้บริการสนับสนุนด้านเทคนิคและอะไหล่แก่ลูกค้ารัสเซีย นอกจากนี้ ยังมีการคว่ำบาตรประเทศเบลารุส
ที่แสดงบทบาทในการรุกรานประเทศยูเครน
และการละเมิดอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศในเดือนพฤษภาคม 2021
หรือที่เรียกว่าอนุสัญญาชิคาโก
ซึ่งประเทศเบลารุสได้กระทำการแทรกแซงที่มีขอบข่ายกฎหมายซึ่งจงใจให้เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยและความ
ปลอดภัยของ สายการบิน Ryanair เที่ยวบิน FR4978 และชีวิตของผู้โดยสารและผู้โดยสารบนเครื่องบิน สหภาพยุโรป
สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา แคนาดา และประเทศอื่น ๆ
ได้ห้ามเที่ยวบินโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศประเทศรัสเซียหรือ "บุคคลที่เกี่ยวข้องกับประเทศรัสเซีย"
ภายหลังต่อมาประเทศรัสเซีย ได้สั่งห้ามเที่ยวบินที่แบนเที่ยวบินรัสเซียเข้าน่านฟ้าประเทศ
ส่งผลต่อการให้บริการไปยังจุดหมายปลายทางประเทศรัสเซีย รวมไปถึงการบินผ่านประเทศรัสเซียด้วย

ก่อนการคว่ำบาตรจากนานาชาติ สายการบินของรัสเซียให้บริการเครื่องบินประมาณ 900 ลำ โดยในจำนวนนี้เป็นเครื่องบินโบอิงและแอร์บัสที่สร้างโดยประเทศตะวันตกประมาณ 850 ลำ และประมาณร้อยละ 85 เป็นของบริษัทเช่าซื้อระหว่างประเทศ ผู้โดยสารมากกว่า 120 ล้านคนใช้สายการบินของประเทศในปี 2019 และมากกว่ากึ่งหนึ่งของผู้โดยสารดังกล่าวเดินทางด้วยเที่ยวบินระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจุบันถูกยกเลิกหรือระงับเนื่องจากมาตรการการคว่ำบาตร แม้ว่าตัวเลือกเที่ยวบินระหว่างประเทศสำหรับนักเดินทางชาวรัสเซียจะมีจำกัด แต่สายการบินของรัสเซียก็ยังคงให้บริการการบินอยู่ สายการบินรัสเซียมีจำนวนลดลงประมาณ 15% เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว อย่างไรก็ตาม การเดินทางภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ในส่วนของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ แม้ว่าสายการบินระหว่างประเทศจำนวนมากจะหยุดให้บริการไปยังเมืองต่าง ๆ ของรัสเซีย แต่ก็ยังมีเที่ยวบินเกือบ 3,500 เที่ยวบินต่อเดือน ที่เดินทางมาจากจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ สายการบินต่างประเทศประมาณสามสิบสายการบินยังคงบินไปยังประเทศรัสเซีย

เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตั้งแต่การออกมาตรการคว่ำบาตรระหว่างประเทศทำให้เกิดภาพที่น่าวิตก ซึ่งจะแย่งลงเมื่อมาตรการคว่ำบาตรยังคงดำเนินต่อไป เหตุการณ์เหล่านั้นมีดังต่อไปนี้:

- 2 มีนาคม 2022 — โบอิงได้ระงับการให้บริการสนับสนุนด้านเทคนิค (รวมถึงการจัดหาอะไหล่) ให้กับสายการบินของรัสเซีย และหยุดให้การดำเนินงานหลักทั้งหมดในรัสเซีย ซึ่งเป็นศูนย์วิจัยทางเทคนิคที่จ้างวิศวกรจำนวน 1,000 อัตรา สิ่งอำนวยความสะดวกในรัสเซีย คือ ศูนย์วิศวกรรมที่ใหญ่ที่สุดของโบอิงที่อยู่นอกประเทศสหรัฐอเมริกา <https://www.rte.ie/news/business/2022/0302/1283857-boeing-suspends-operations-in-russia/>
- 10 มีนาคม 2022 - รัสเซียมองหาโอกาสในการจัดหาอะไหล่จากประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศตุรกีและอินเดีย หลังจากความพยายามในการจัดหาอะไหล่จากประเทศจีนพบกับความล้มเหลว <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/russia-says-china-refuses-supply-aircraft-parts-after-sanctions-2022-03-10/>
- 14 มีนาคม 2022 — ประเทศรัสเซียผ่านกฎหมายอนุญาตให้เครื่องบินจดทะเบียนต่างประเทศซึ่งเป็นเจ้าของโดยผู้ให้เช่าที่ไม่ใช่ชาวรัสเซียอยู่ในทะเบียนรัสเซีย¹ กฎหมายใหม่ได้อนุญาตให้สายการบินรัสเซียลงทะเบียนเครื่องบินที่เช่าจากบริษัทต่างประเทศและจัดให้มีการออกใบรับรองความสมควรเดินอากาศท้องถิ่น โดยพื้นฐานแล้ว กฎหมายใหม่นี้ทำให้สายการบินรัสเซียสามารถรักษาเครื่องบินเช่าจากต่างประเทศได้ และเป็นเรื่องยากขึ้นสำหรับบริษัทต่างชาติที่จะเรียกคืนเครื่องบินของตนโดยไม่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลรัสเซีย มีความเป็นไปได้ที่เครื่องบินไม่กี่ลำที่เป็นของผู้ให้เช่าต่างชาติจะได้รับคืน
- 17 มีนาคม 2022 ประเทศรัสเซียเดินหน้ายึดเครื่องบินหลายร้อยลำจากเจ้าของต่างชาติ <https://www.cnn.com/2022/03/16/business/russia-aircraft-seizure/index.html>
- 18 มีนาคม 2022 – กระทรวงพาณิชย์สหรัฐอเมริการะบุว่าเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินเจ็ทส่วนตัวที่ส่งออกไปยังประเทศรัสเซีย นั้น ได้ละเมิดการควบคุมการส่งออกของสหรัฐอเมริกาอย่างเห็นได้ชัด <https://go.usa.gov/xzyCd>
- มีนาคม – พฤษภาคม 2022 – องค์การ ICAO บรรจข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยต่อรัสเซียสำหรับการจดทะเบียนเครื่องบินในทะเบียนพลเรือนโดยไม่รับรองว่า เครื่องบินได้รับการยกเลิกการจดทะเบียนจากทะเบียนของรัฐก่อนหน้า ซึ่งเป็นการฝ่าฝืนอนุสัญญาชิคาโก และส่งผลต่อความถูกต้องของใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่ออกให้แก่อากาศยานเหล่านี้ <https://unitingaviation.com/news/safety/the-icao-council-reviews-dual-registration-of-commercial-aircraft-by-russian-federation/>
- เมษายน 2022 – สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (หรือ FAA) ปรับลดอันดับความปลอดภัยของรัสเซียลงอยู่ในประเภทที่ 2 การปรับลดระดับนี้เป็นการจำกัดการขยายบริการหรือความร่วมมือเป็นหลัก เนื่องจากองค์การ Rosaviatsiya ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยขององค์การ ICAO

¹ รัฐบาลสหพันธรัฐรัสเซีย ฤดูร้อนฉบับที่ 411 บังคับใช้ 23 มีนาคม 2022

- 21 เมษายน 2022 — สหภาพยุโรปได้เพิ่มสายการบินรัสเซียจำนวน 22 สายการบินไว้ในรายการความปลอดภัยทางอากาศของสหภาพยุโรป เนื่องจากปัญหาด้านความปลอดภัยระดับที่ร้ายแรง ภาคผนวก ก ของรายการความปลอดภัยทางอากาศของสหภาพยุโรปรวมทุกสายการบินที่ถูกห้ามไม่ให้ดำเนินการในยุโรป สายการบินรัสเซียทั้งหมด 22 สายการบินมีชื่ออยู่ในภาคผนวก ก. [สายการบินอียูแอร์ รายการความปลอดภัย \(europa.eu\)](#)
- 13 พฤษภาคม 2022 — รัสเซียปรับปรุงกฎหมายการบินในส่วนที่เกี่ยวกับชิ้นส่วนอะไหล่และการรับรองอากาศยาน² ภายใต้กฎหมายฉบับแก้ไขซึ่งลงนามโดยนายกรัฐมนตรีรัสเซียนายมิคาอิล มิชустิน เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2022 อาจใช้ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ได้รับการรับรองโดยหน่วยงานด้านการบินของประเทศใดก็ได้ นอกจากนี้แล้ว สายการบินอาจใช้เครื่องบินที่มีใบรับรองความสมควรเดินอากาศ หรือ เอกสารเทียบเท่าที่ออกโดยหน่วยงานการบินของประเทศใดก็ได้ นอกจากนี้ เอกสารผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ การอัปเดตสำหรับระบบดิจิทัลเครื่องบิน และฐานข้อมูลการนำทางล่าสุดก็ไม่จำเป็นอีกต่อไป การเปลี่ยนแปลงมีผลกับเครื่องบินที่ผลิตจากต่างประเทศซึ่งดำเนินการโดยสายการบินของรัสเซีย เช่นเดียวกับเครื่องบินที่ผลิตในรัสเซียที่ประกอบด้วยชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตจากต่างประเทศ <https://www.aerotime.aero/articles/31011-down-with-safety-russia-overhauls-aviation-law>
- 16 พฤษภาคม 2022 — คาดว่าสายการบินของรัสเซียจะเริ่มการถอดปรนเครื่องบินของชาติตะวันตกเพื่อแยกชิ้นส่วนอะไหล่ ทางเลือกอื่น ๆ ที่เป็นไปได้ในการค้นหาชิ้นส่วนอะไหล่ ได้แก่ การจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่จากประเทศที่ยังไม่ถูกคว่ำบาตรในปัจจุบัน เช่น ผ่านผู้ขายในประเทศตุรกีและอินเดีย จากข้อมูลของสำนักข่าวรอยเตอร์ส ประเทศจีนได้ปฏิเสธคำขอชิ้นส่วนอะไหล่ของสายการบินรัสเซียแล้ว ความเคลื่อนไหวนี้อาจเป็นผลมาจากความเกรงกลัวการคว่ำบาตรจากชาติตะวันตก <https://simpleflying.com/russian-airlines-expected-to-start-cannibalizing-western-aircraft-for-spare-parts/>
- 7 มิถุนายน 2022 — ชิ้นส่วนอะไหล่ของประเทศรัสเซียสำหรับเครื่องบินแอร์บัสและโบอิง: องค์การ Rosaviatsiya ได้ออกใบรับรองผู้พัฒนาให้กับบริษัทรัสเซีย 5 แห่ง ที่อนุญาตให้ดำเนินการแก้ไข รับรองการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย และออกเอกสารเชิงเทคนิค รวมถึงการอนุมัติเอกสารการซ่อมแซมและการเปลี่ยนแปลง บริษัททั้ง 5 แห่ง อันได้แก่ สถาบันวิจัยการบินพลเรือน, องค์การ S7 Technics, โรงการบินพลเรือนอูราล, โชลุซันวิศกรรมการบิน และสถาบันนาวิกเเตอร์แห่งวิศกรรมการวัดคุมการบิน การรับรองนี้จะช่วยให้พวกเขาผลิตชิ้นส่วนอะไหล่รัสเซียได้ อย่างไรก็ตาม ชิ้นส่วนอะไหล่เหล่านั้นไม่ได้รับการยอมรับว่า เหมาะสมที่จะสามารถเดินอากาศนอกรัสเซีย <https://airinsight.com/russian-spares-for-airbus-and-boeing-aircraft/>
- 18 มิถุนายน 2022 – จีนตัดสินใจจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินให้กับรัสเซีย <https://aviationsourcenews.com/news/ukraine-crisis-china-to-supply-russia-with-spare-parts-for-aircraft/>
- 2 สิงหาคม 2022 – กระทรวงพาณิชย์สหรัฐอเมริการะบุว่า เครื่องบินพาณิชย์ที่ผลิตในต่างประเทศลำแรกที่ส่งออกไปยังรัสเซีย เห็นได้ชัดว่าฝืนข้อบังคับต่อสหรัฐอเมริกา การควบคุมการส่งออก [สำนักอุตสาหกรรมและความปลอดภัย](#)
- 17 ตุลาคม 2022 – กระทรวงพาณิชย์สหรัฐอเมริกาออกคำสั่งปฏิเสธชั่วคราว สายการบิน Ural Airlines เนื่องจากเห็นได้ชัดว่ามีการละเมิดการควบคุมการส่งออกของสหรัฐอเมริกาที่มีต่อรัสเซีย https://www.bis.doc.gov/index.php/component/docman/?task=doc_download&gid=3173
- 30 พฤศจิกายน 2022 – บริษัทให้เช่าเครื่องบินฟ็องร็องบริษัทประกันภัยเกี่ยวกับการสูญเสียเครื่องบินหลายร้อยลำที่ปัจจุบันจดทะเบียนสองระบบในรัสเซีย และอ้างว่าเครื่องบินลำดังกล่าวได้รับความคุ้มครองตามนโยบายต่อต้านสงครามและการโจรกรรม กล่องข้อมูล : [ผู้ให้เช่าเครื่องบินฟ็องร็องบริษัทประกันเรียกเงินจำนวน \\$8 พันล้านดอลลาร์ ในกรณีเครื่องบินรัสเซีย ติดอยู่ที่สนามบิน | สำนักข่าวรอยเตอร์ส](#)

² รัฐบาลสหพันธรัฐรัสเซีย กฎกระทรวงที่ 837 ลงวันที่ 9 พฤษภาคม 2022 ในการแก้ไขภาคผนวกที่ 12 ของมติที่ 353 ลงวันที่ 12 มีนาคม 2022

- 30 พฤศจิกายน 2022 – รัสเซียจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินจากอินเดียอย่างเป็นทางการ <https://www.reuters.com/world/india/india-asked-by-sanctions-hit-russia-parts-key-sectors-sources-2022-11-29>
- 22 ธันวาคม 2022 – กระทรวงพาณิชย์สหรัฐอเมริกาขยายเวลาห้ามส่งออกต่อสายการบิน S7 และ Pobeda ของรัสเซีย สายการบินทั้งสองรายให้บริการเครื่องบินโบอิง แอร์บัส และเอ็มบราเออร์ในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ <https://simpleflying.com/us-extends-s7-pobeda-export-bans/>
- 2 มกราคม 2023 – สายการบินแอโรฟลอตซื้อเครื่องบินโบอิง 777 ที่เช่าจากต่างประเทศจำนวน 10 ลำ เพื่อปฏิบัติตามข้อผูกมัดตามสัญญา <https://simpleflying.com/aeroflot-buys-10-leased-boeing-777s-wont-be-returned/>
- 5 มกราคม 2023 - สายการบินแอโรฟลอตเริ่มโอนสถานีสาย โรงซ่อมบำรุงตามกำหนดการและที่ไม่ได้กำหนดการ การซ่อมแซมการผลิตชิ้นส่วนอะไหล่และยกเครื่องใหม่ให้กับ A-Technics หลังจากได้รับการอนุมัติตามกฎระเบียบให้ออกแบบและอนุญาตการซ่อมแซมโครงสร้างของเครื่องบินที่สร้างโดยตะวันตก <https://www.ainonline.com/aviation-news>

การดำเนินการโดยองค์การ ICAO

ระหว่างการประชุมสมัชชาขององค์การ ICAO ที่จัดขึ้นทุก ๆ สามปี ปีนี้เป็นครั้งที่ 41 ระหว่างวันที่ 27 ก.ย.– 7 ต.ค. 2022 ประเทศสมาชิกขององค์การ ICAO ยอมรับการละเมิดอนุสัญญาชिकाโกและรับรองมติ A41-1 โดยประณามการกระทำของรัฐบาลเบลารุสสำหรับการแทรกแซงที่ผิดกฎหมายซึ่งจงใจทำให้ความปลอดภัยและความมั่นคงของสายการบิน Ryanair เที่ยวบิน FR4978 ตกอยู่ในอันตราย และชีวิตของผู้โดยสารและลูกเรือที่อยู่บนเรือ นอกจากนี้ สภาได้มีมติ A41-2 ประณามรัสเซียสำหรับการละเมิดน่านฟ้าอธิปไตยของยูเครนในกรณีของสงครามรุกรานของรัสเซีย และการละเมิดข้อกำหนดด้านความปลอดภัยหลายประการโดยเจตนา และการละเมิดข้อกำหนดด้านความปลอดภัยโดยเจตนาและอย่างต่อเนื่อง ในความพยายามของรัฐบาลรัสเซียเพื่อหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตรของสหภาพยุโรป การดำเนินการเหล่านี้โดยรวมถึงการจดทะเบียนเครื่องบินอีกครั้งอย่างผิดกฎหมายในรัสเซีย และการอนุญาตให้สายการบินของรัสเซียให้บริการเครื่องบินเหล่านี้ในเส้นทางระหว่างประเทศโดยไม่มีใบรับรองความสมควรเดินอากาศที่ถูกต้อง

การอภิปราย

ข้อผูกมัดและความรับผิดชอบของรัฐ

อนุสัญญาชिकाโกและภาคผนวกให้การอบกฏหมายและการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาสามารถสร้างระบบความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนระดับโลกบนพื้นฐานของความไว้วางใจ และการยอมรับร่วมกัน อนุสัญญานี้ต้องการให้ทุกรัฐปฏิบัติตามข้อผูกมัดในการดำเนินการ SARPs เท่าที่สามารถปฏิบัติได้ และดำเนินการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยอย่างเพียงพอ รัฐต่างก็มีข้อผูกมัดที่ต้องดำเนินการกำกับดูแลอย่างมีประสิทธิภาพต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ ในกรณีนี้คือผู้ดำเนินการเดินอากาศจากประเทศเบลารุสและรัสเซียที่บินในดินแดนของตน เพื่อให้แน่ใจว่าปฏิบัติตาม SARPs ที่บังคับใช้ และดำเนินการที่เหมาะสมเมื่อจำเป็นเพื่อรักษา ความปลอดภัย (มติ A36-6 มาตรา 1 และ 2) มาตรา 11, 16 และ 29 ของอนุสัญญาชिकाโก รวมถึงภาคผนวก 6 เป็นกุญแจสำคัญในประเด็นนี้

นัยสำหรับหน่วยงานกำกับดูแลที่อนุญาตให้เครื่องบินจากรัฐที่ถูกคว่ำบาตรเดินทางได้ในน่านฟ้าของตนเอง

ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2022 เป็นต้นมา มีการเพิ่มมาตรการคว่ำบาตรรัสเซียและเบลารุสโดยมุ่งเป้าไปที่ภาคธุรกิจการบิน การคว่ำบาตรเหล่านี้รวมถึงการควบคุมการส่งออกที่กำหนดโดยกระทรวงพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา ผลกระทบของมาตรการดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากรัฐผู้ออกแบบ — สหรัฐอเมริกาสำหรับเครื่องบินโบอิง สหภาพยุโรป (EU) และเครื่องบินแอร์บัสจากฝรั่งเศส เครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์จากแคนาดา และเครื่องบินเอ็มบราเออร์จากบราซิล สามารถจำกัดรัสเซียและเบลารุสในฐานะรัฐทะเบียนหรือรัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศได้อย่างมีนัยสำคัญ และส่งผลกระทบต่อความสมควรเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง และการดำเนินการของอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐเหล่านั้น

เนื่องจากการคว่ำบาตรและผลกระทบที่ตามมา

รัสเซียและเบลารุสอาจถูกจำกัดความสามารถในการจัดการดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในทำนองเดียวกัน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจากรัสเซียและเบลารุสอาจพบว่าเป็นการยากที่จะเข้าถึงการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ทดแทนที่เพียงพอ ให้การฝึกอบรมที่จำเป็นแก่ลูกเรือและเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุง

รวมไปถึงการเข้าถึงคำแนะนำเพื่อความสมควรเดินอากาศต่อไป องค์กรซ่อมบำรุงในสองประเทศดังที่กล่าวข้างต้น จะไม่สามารถเข้าถึงเครื่องมือที่ถูกต้องตามกฎหมายได้อีกต่อไป และอาจต้องหันไปผลิตเครื่องมือเอง

มาตรการเพิ่มเติม เช่น การควบคุมการส่งออกที่กำหนดโดยสหรัฐอเมริกา ห้ามเครื่องบินใด ๆ

ที่ผลิตในสหรัฐอเมริกา เช่น โบอิง หรือที่ผลิตในต่างประเทศ รวมถึงมากกว่าจำนวน 25%

โดยมูลค่าของอากาศยานที่ควบคุมโดยแหล่งกำเนิดที่มาจากสหรัฐอเมริกา (เช่น เครื่องบินแอร์บัสบางลำ)

จากการส่งมอบหรือสนับสนุนหากปลายทางไปยังเบลารุสหรือรัสเซีย

ข้อห้ามนี้รวมถึงการช่วยเหลือผู้ดำเนินการเดินอากาศในเบลารุสและรัสเซียด้วยเช่น บริการเติมน้ำมัน บำรุงรักษา

ซ่อมแซม หรืออะไหล่ หรือให้บริการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่จดทะเบียนในรัฐเหล่านั้น

ลำดับของการควบคุม การลงโทษ และข้อจำกัดที่กำหนดอาจมีผลกระทบดังต่อไปนี้:

- a) รัสเซียและเบลารุสไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลความสมควรเดินอากาศและการปฏิบัติการที่ได้รับอนุมัติจากผู้ถือใบรับรองประเภทอากาศยานและเครื่องยนต์ของฝูงบินที่สร้างขึ้นในตะวันตก ซึ่งจำเป็นสำหรับการปฏิบัติทางอย่างปลอดภัยอย่างต่อเนื่องของอากาศยาน ข้อมูลการดำเนินงานและความสมควรเดินอากาศมีไว้เพื่อหลีกเลี่ยงการพิจารณาความปลอดภัยที่แท้จริงของการบิน อันเป็นผลมาจากการไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำจากผู้ถือใบรับรองประเภทที่ได้รับอนุมัติจากรัฐผู้ออกแบบ
- b) ผู้ถือใบรับรองประเภท (หรือ TC) เช่น โบอิง แอมบัส บอมบาร์ดิเออร์ เอ็มบราเออร์และ ATR รวมถึงผู้ผลิตเครื่องยนต์ เช่น CFM International ผู้ผลิตและซัพพลายเออร์อุปกรณ์อื่นๆ และหน่วยงานกำกับดูแล เช่น FAA, French DGAC และสหภาพยุโรป ห้ามมิให้สำนักงานความปลอดภัยการบิน (หรือ EASA) จากรัฐลงโทษให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคหรือบริการอื่น ๆ แก่เบลารุสและรัสเซีย
- c) การสนับสนุนเชิงเทคนิคใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซม ดัดแปลง ทดสอบ บำรุงรักษา หรือบริการทางเทคนิคอื่นใดที่อาจอยู่ในรูปแบบต่างๆ เช่น วิชาชีพ คำแนะนำ การฝึกอบรม การถ่ายทอดความรู้หรือทักษะในการทำงาน หรือบริการให้คำปรึกษา รวมถึงความช่วยเหลือในรูปแบบวาจา จะถูกระงับให้บริการ
- d) ผู้ถือใบรับรองประเภท จะมีได้รับอนุญาตให้ให้การสนับสนุนใดๆ ในรูปแบบของการตอบคำถามที่ได้รับจากสำนักงานการคมนาคมทางอากาศ (Rosaviatsiya) หรือหน่วยงานการบินพลเรือนเบลารุส (CAA) หรือผู้ให้บริการลูกค้าที่ลงทะเบียนในรัฐใดรัฐหนึ่งเหล่านี้ การตรวจสอบการแก้ไขหรือซ่อมแซมอย่างต่อเนื่อง
- e) ผู้ถือใบรับรองประเภทและผู้จัดจำหน่ายชิ้นส่วนอะไหล่ที่ได้รับอนุมัติไม่ได้รับอนุญาตให้ปล่อยเครื่องยนต์ ใบพัด ชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ให้กับลูกค้า นายหน้า ผู้ขาย บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล หน่วยงานหรือองค์กรที่ทราบที่ตั้งอยู่ในเบลารุสหรือรัสเซีย
- f) ไม่ผู้ถือใบรับรองประเภทหรือผู้ผลิตส่วนประกอบหรือชิ้นส่วนใดๆ ที่บนเครื่องบินที่ได้รับผลกระทบจากการคว่ำบาตรหรือการควบคุมการส่งออกไม่สามารถแชร์เอกสารแจ้งความทางเทคนิคจากผู้ผลิตกับผู้ให้บริการที่จดทะเบียนในเบลารุสหรือรัสเซียได้ เอกสารแจ้งความทางเทคนิคจากผู้ผลิตมักครอบคลุมถึงการปรับปรุงส่วนประกอบ/ระบบ โดยมีจุดประสงค์เพื่อปรับปรุงความน่าเชื่อถือและสามารถเป็นเอกสารตั้งต้นของคำสั่งความสมควรเดินอากาศ
- g) ผู้ถือใบรับรองประเภทและหน่วยงานกำกับดูแลจากรัฐผู้ออกแบบที่กำหนดมาตรการคว่ำบาตรไม่สามารถแบ่งปันกับผู้ให้บริการเดินอากาศรายใดจากรัสเซียหรือเบลารุสในคำสั่งสมควรเดินอากาศฉุกเฉิน (หรือ ADS) ได้ คำสั่งสมควรเดินอากาศมีข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยและจะออกเมื่อมีสภาพที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเจ้าของเครื่องบินหรือผู้ควบคุมต้องดำเนินการทันที
- h) หน่วยงานกำกับดูแลและผู้ถือใบรับรองประเภทไม่สามารถให้การสนับสนุนทางเทคนิคแก่ผู้ให้บริการเดินอากาศที่จดทะเบียนในเบลารุสและรัสเซียเกี่ยวกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับอากาศยาน สิ่งนี้ทำให้เกิดความกังวลโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อ

ความเสียหายและการซ่อมแซมที่อาจเกินขอบเขตที่พบในคู่มือการซ่อมแซมโครงสร้างที่ได้รับอนุมัติ และผู้ให้บริการเดินอากาศต้องได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานกำกับดูแล

เพื่อรักษาสภาพที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยสำหรับการบิน ผู้ให้บริการเดินอากาศและองค์กรซ่อมบำรุงไว้วางใจในข้อมูลทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องซึ่งพัฒนาโดยองค์กรออกแบบเครื่องบิน เช่น โบอิงและแอร์บัสภายใต้ระบบการควบคุมของรัฐผู้ออกแบบ รัสเซียและเบลารุสยังใช้ข้อมูลดังกล่าวในการกำกับดูแลสภาพความสมควรเดินอากาศของอากาศยานที่ปฏิบัติงาน ภายใต้ระบบการควบคุมของตนอย่างมีประสิทธิภาพ

หน่วยงานกำกับดูแลจากรัฐที่ถูกคว่ำบาตรอาจพยายามให้การอนุญาตแก่ผู้ให้บริการเดินอากาศของตนโดยไม่ได้รับการอนุมัติด้านวิศวกรรมจากผู้ถือใบรับรองประเภท ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดสภาพที่ไม่ปลอดภัยสำหรับการเดินทางสาธารณะและผู้คนบนภาคพื้นดิน นี่อาจเป็นกรณีสำหรับหน่วยงานกำกับดูแลเบลารุสซึ่งไม่มีความสามารถเชิงวิศวกรรมในการอนุมัติการปรับเปลี่ยนและการซ่อมแซม และโดยปกติจะพึ่งพาผู้ถือใบรับรองประเภทเป็นอย่างมาก เช่น โบอิงและแอร์บัสสำหรับการสนับสนุนทางเทคนิค ในทางกลับกัน รัสเซียซึ่งมีองค์กร Rosaviatsiya เป็นหน่วยงานกำกับดูแล มีเจ้าหน้าที่และความสามารถด้านวิศวกรรมในการดูแล ควบคุม รับรอง และอนุมัติอุตสาหกรรมการบิน แต่อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมเองก็จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนและการอนุมัติด้านวิศวกรรมอย่างเพียงพอจากผู้ถือใบรับรองประเภทดังกล่าว

องค์กร Rosaviatsiya อำนวยความสะดวกในการพัฒนากฎหมายและกฎต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการคว่ำบาตรและสนับสนุนอุตสาหกรรมของพวกเขาโดยอนุญาตให้เครื่องบินลงทะเบียนในขั้นต้น ออกใบอนุญาตแก่เจ้าหน้าที่การบินโดยอ้างอิงตามข้อมูลที่เคยดำเนินการก่อนหน้านี้ ขยายขอบเขตการอนุมัติการซ่อมแซมบำรุงรักษาและสิ่งอำนวยความสะดวกยกเครื่อง อำนวยความสะดวกในการอนุมัติการผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ ฯลฯ

การควบคุมชิ้นส่วนอะไหล่

สายการบินชาติรัสเซียอาจใช้ประโยชน์จากจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ลดลงเพื่อแย่งชิงชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานที่จอดอยู่หลังจากสินค้าคงคลังหมดลง เครื่องบินที่ติดตั้งชิ้นส่วนอะไหล่จากอีกเครื่องยนต์หนึ่ง ได้ถูกนำมาใช้เพื่อรักษาบริการ ท่ามกลางความต้องการการเดินทางภายในประเทศที่สูง

องค์กร Rosaviatsiya กำลังดำเนินการเพื่อออกกฎหมายใหม่เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการบิน ในช่วงที่กำลังถูกการคว่ำบาตร แม้ว่าจะไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศและหลักปฏิบัติระหว่างประเทศก็ตาม ได้มีการสร้างหรือแก้ไขกฎหมาย เพื่อปรับแต่งและปรับให้เข้ากับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงานใหม่ รวมถึงกฎหมายที่อนุญาตให้เครื่องบินพลเรือนลงทะเบียนใน การอนุญาตให้ผู้ให้บริการเดินอากาศรัสเซียใช้ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ได้รับการรับรองโดยรัฐอื่น และอนุญาตให้ผลิตและอนุมัติชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตในรัสเซียเพื่อให้อากาศธุรกิจการขนส่งทางอากาศดำเนินต่อไป

องค์กร Rosaviatsiya และอุตสาหกรรมการบินรัสเซียมีความสามารถเชิงวิศวกรรมและทางเทคนิคในการอนุมัติทางวิศวกรรมเพื่อการซ่อมแซมและดัดแปลง ใดๆก็ตาม การอนุมัติจะขึ้นอยู่กับกฎที่แก้ไข ซึ่งไม่จำเป็นต้องเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยระหว่างประเทศ โรงซ่อมบำรุงและยกเครื่องใหม่ (หรือ MRO) ของรัสเซียบางแห่งได้รับการอนุมัติจากรัสเซียเพื่อการบำรุงรักษาอากาศยานทั้งที่ผลิตในรัสเซียและตะวันตก รวมถึงมีอำนาจในการผลิตส่วนประกอบหลายอย่างสำหรับเครื่องบินทุกประเภท ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบการบำรุงรักษาอย่างหนักสำหรับผลิตภัณฑ์โบอิงและแอร์บัส

ในขณะที่มาตรการคว่ำบาตรมุ่งหมายว่า การอนุมัติจากต่างประเทศที่ยอมรับความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกของ MRO ในรัสเซียบางแห่งได้ถูกยกเลิกไปแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกของ MRO เหล่านี้ยังคงดำเนินกิจกรรมต่อไปตามการอนุมัติของรัสเซีย และในความเป็นจริงได้ขยายขอบเขตการอนุมัติและความสามารถ

ส่งเสริมโดยกฎหมายฉบับแก้ไขที่ออกแบบมาเพื่อรองรับบรรทัดฐานใหม่ของการดำเนินการภายใต้การคว่ำบาตร

สถานการณ์ที่ย่ำแย่

8ผลกระทบของมาตรการคว่ำบาตรที่ยังคงดำเนินอยู่ซึ่งดำเนินการโดยรัฐต่างๆ จะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นเมื่อเวลาผ่านไป หากมีการรักษามาตรการคว่ำบาตรและการควบคุมการส่งออกไว้ รัสเซียกำลังดำเนินการเพื่อลดผลกระทบของมาตรการคว่ำบาตรต่อภาคการบินของตนเอง ด้วยการจัดทำหรือแก้ไขกฎหมาย รวมไปถึงระเบียบข้อบังคับที่อำนวยความสะดวกในการจดทะเบียนเครื่องบินในการลงทะเบียนพลเรือน และลบล้างผลกระทบของเจ้าหน้าที่การบินที่ถูกยกเลิกจากรัฐอื่น ๆ ผ่านการออกใบรับรองโดยอัตโนมัติ นอกจากนี้กฎหมายที่แก้ไขโดยรัสเซียยังช่วยให้ผู้ให้บริการเดินอากาศรัสเซียใช้ขึ้นส่วนที่ได้รับการรับรองโดยรัฐอื่นได้ง่ายขึ้น และไม่ต้องอัปเดตซอฟต์แวร์อีกต่อไปเพื่อให้เครื่องบินของตนสามารถดำเนินการบินได้ เรื่องนี้เป็นเรื่องที่น่ากังวลอย่างยิ่ง เนื่องจากอากาศยานรุ่นใหม่ส่วนใหญ่พึ่งพาการอัปเดตซอฟต์แวร์ของผู้ผลิตเป็นอย่างมาก

การจัดการส่วนประกอบที่หยุดชะงัก

อาจส่งผลให้ผู้ให้บริการเดินอากาศจากรัสเซียและเบลารุสที่ได้รับผลกระทบต้องถอดชิ้นส่วนอะไหล่ออกจากเครื่องบินที่จอดอยู่ หรือถูกขังจนให้หาแหล่งหรือชิ้นส่วนอะไหล่อื่นๆ ที่ไม่ได้ผ่านการอนุมัติ เพื่อดำเนินการบินต่อไป ชิ้นส่วนอะไหล่อาจมีการสลับและนำไปยังโรงงาน MRO ซึ่งอาจได้รับการยอมรับจากหน่วยงานกำกับดูแลที่มีการควบคุมที่อ่อนแอ หรือผู้ที่ขาดความสามารถทางวิศวกรรมในการตรวจสอบเอกสารเพิ่มเติม

เมื่อวันเวลาผ่านไป

สภาพความสมควรเดินอากาศของเครื่องบินที่ลงทะเบียนและใช้งานภายใต้กฎหมายและระเบียบข้อบังคับฉบับแก้ไขในรัสเซียจะไม่ใช่ที่รับรู้ และการตรวจสอบย้อนกลับของความสอดคล้องของส่วนประกอบที่สำคัญ รวมถึงชิ้นส่วนที่หมุนเวียนได้จะสูญหายอย่างถาวร และหากชิ้นส่วนดังกล่าวไม่สูญหาย ในที่สุดชิ้นส่วนเหล่านั้นอาจแสดงให้เห็นในตลาดโลก

เรียกร้องให้ดำเนินการ

ด้วยมาตรการคว่ำบาตรที่ยืดเยื้อเป็นเวลานาน รวมถึงการควบคุมการส่งออกของสหรัฐอเมริกาที่ใช้บังคับกับเบลารุสและรัสเซียในปัจจุบัน หน่วยงานกำกับดูแลของรัฐทั่วโลกจำเป็นต้องตระหนักอย่างเต็มที่ถึงมาตรการคว่ำบาตรระหว่างประเทศในปัจจุบันที่มีผลและผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง:

- หน่วยงานกำกับดูแลของรัฐมีข้อผูกมัดในการควบคุมดูแลอย่างมีประสิทธิภาพต่อผู้ให้บริการเดินอากาศต่างชาติที่บินในดินแดนของตน โดยมีการตรวจสอบอย่างใกล้ชิดกับอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐที่ถูกคว่ำบาตร รัฐที่ไม่สามารถให้ความปลอดภัยอย่างเพียงพอและให้การควบคุมดูแลด้านความปลอดภัยที่เพียงพอ โดยเฉพาะเครื่องบินที่จดทะเบียนในรัฐที่ถูกคว่ำบาตร ไม่ควรอนุญาตให้เที่ยวบินเหล่านี้เข้าสู่น่านฟ้าของตนเอง
- หน่วยงานกำกับดูแลของรัฐที่ออกใบรับรองผู้ให้บริการเดินอากาศให้แก่ผู้ดำเนินการในรัฐของตน มีข้อผูกมัดในการตรวจสอบให้แน่ใจว่า ผู้ให้บริการเดินอากาศของตนที่บินไปยังดินแดนต่างประเทศใด ๆ ยังคงดำเนินการได้อย่างปลอดภัย และอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐของตนยังคงสมควรเดินอากาศตลอดเวลา โดยคำนึงถึงมาตรการการคว่ำบาตร ณ ประเทศจุดหมายปลายทางต่าง ๆ
- หน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ ผู้ให้บริการเดินอากาศ โรงซ่อมบำรุงและยกเครื่อง (หรือ MRO's) จำเป็นต้องตรวจสอบเอกสารประกอบของอากาศยานอย่างรอบคอบ โดยพยายามมองหาความเป็นไปได้ในกรณีของการดัดแปลง การซ่อม ตลอดจนชิ้นส่วนที่มาจากแหล่งใดที่ไม่ได้รับการอนุมัติ

