

*\*Bu belge, orijinali İngilizce olan bir metnin çevirisidir. İçeriğin anlamıyla ilgili herhangi bir belirsizlik varsa lütfen orijinal İngilizce dokümana başvurun.*

## Yaptırımlar Çağında Düzenleyicilerin Uyum ve Güvenlikle İlgili Yükümlülükleri

Şubat 2022'den bu yana, Avrupa Topluluğu üyeleri ve birçok Batılı ülke dahil olmak üzere Belarus ve Rusya'ya yaptırım uygulayan ülkelerin sayısı giderek artmaktadır. Bu yaptırımları geçmişteki uygulamalardan farklı kılan unsur, yaptırımların havacılık alanında tasarım, sertifikalandırma ve eğitim yetkinliğinin yanı sıra oldukça geniş yelpazede havacılık faaliyetleri olan bir ülkeye, Rusya'ya uygulanmış olmasıdır. Rusya, yaptırımların yürürlüğe girmesinden bu yana, başta Boeing ve Airbus modelleri olmak üzere Batı üretimi yüzlerce uçağın yeniden Rus siciline kaydedilmesini kolaylaştırmak için ulusal yasalar çıkardı. Bu uçakların yeniden tescili ve işletilmesi, potansiyel güvenlik riskleri oluşturmakta ve uluslararası düzenlemelere uyumlulukla ilgili şüpheler yaratmaktadır. Bu durumun en kaygı verici tarafı ise yeniden tescil edilen bu uçakların uluslararası hava sahasında ve Rusya ile Belarus sınırları dışındaki havaalanlarında çalışıyor olmasıdır.

### Amaç

Bu tanıtım yazısının amacı, uluslararası yaptırımların muhatabı olan Rus ve Belarus hava yolu şirketlerinin kendi hava sahasına girmesine izin veren ülkelerin uluslararası düzenleyici yükümlülüklerinin yanı sıra Rusya ve Belarus'a uçuş düzenlemeye devam eden hava yolu şirketlerinin faaliyet gösterdikleri Devletlerin gözetim yükümlülüklerini özetlemektir. Rus ve Belarus hava yolu şirketlerinin kendi sınırları dahilindeki bir destinasyona uçmasına veya kendi hava sahasını kullanmasına izin veren ülkelerin, yürürlükteki Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Standartları ve Önerilen Uygulamalarına (SARP) uyumluluğu sağlamak için etkili bir gözetim gerçekleştirilmesi ve güvenliği korumak için gerektiğinde uygun önlemleri alması gerekmektedir. En az bunun kadar önemli olan bir diğer husus, hava yolu şirketlerinin Rusya ve Belarus'a uçmasına izin veren ülkelerin, ilgili şirketlerin uçaklarının Rusya veya Belarus'ta karada bulunduğu süreçte sürekli uçuşa elverişlilik ve operasyonel güvenliğinin korunmasını sağlamak için söz konusu uçağa sağlanan servis ve yedek parça düzeyini etkileyebilecek yaptırımlar ve ABD ihracat kontrollerinden kaynaklanan kısıtlamaların farkında olması gerekliliğidir.

### Genel Bilgiler

Rusya'nın Ukrayna'yı işgal ederek Ukrayna'nın egemen hava sahasını ihlal etmesinden kısa bir süre sonra Batı dünyası, hava sahasını Rus hava işletmecilerine kapattı; uluslararası hava yolu şirketleri, Rus hava yolu taşımacılarıyla ticari bağlarını kesti ve Boeing ve Airbus gibi uçak üreticilerinin yanı sıra CFM International gibi motor imalatçıları Rus müşterilerine teknik destek ve yedek parça sağlamayı durdurdu. Ukrayna'nın işgalindeki rolü ve Mayıs 2021'de FR 4978 numaralı Ryanair seferinin uçuş güvenliği ve emniyetini ve uçaktaki yolcuların yaşamını kasten tehlikeye atacak şekilde hukuka aykırı müdahalesiyle Chicago Konvansiyonu olarak da bilinen Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonunu ihlal etmesi nedeniyle Belarus'a da yaptırımlar uygulandı. Avrupa Birliği, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri, Kanada ve diğer devletler Rus hava yolu işletmecilerinin veya "Rusya'yla bağlantılı kişilerin" uçuşlarını yasakladı. Bunun ardından Rusya, Rus şirketlerinin uçuşlarını yasaklayan ülkelerin Rus hava sahasına girişini yasakladı. Bu yasak, üst geçişlerin yanı sıra Rusya'daki destinasyonlara yapılan servisi etkiledi.

Rus hava yolları, uluslararası yaptırımların dengelenmesinden önce, yaklaşık 900 uçak işletiyordu. Bu uçakların yaklaşık 850'si Batı üretimi Boeing ve Airbus uçağıydı ve yaklaşık yüzde 85'i ise uluslararası kiralama şirketlerine aitti. 2019 yılında 120 milyondan fazla yolcu, ülkenin hava yolu şirketini kullandı ve bu yolculukların yarısından fazlası yaptırımlar nedeniyle şu anda iptal edilen veya askıya alınan uluslararası uçuşlardı. Rus yolcular için uluslararası uçuş seçenekleri artık sınırlı olsa da Rus hava yolları uçuşlarına devam etmektedir. Önceki yıla karşılaştırıldığında Rus hava yolu trafiğinde yaklaşık yüzde 15'lik bir düşüş yaşanmıştır. Bununla birlikte, yurt içi seyahatler önemli düzeyde artmıştır. Yabancı işletmeciler açısından bakıldığında bazı uluslararası hava yolu şirketleri Rus şehirlerine yaptıkları uçuşları sonlandırmış olsa bile yurt dışı noktalarından hâlâ ayda yaklaşık 3.500 uçuş ülkeye gelmektedir. Yaklaşık otuz denizaşırı hava yolu hâlâ Rusya'ya uçmaktadır.

Uluslararası yaptırımların uygulanmasından beri görünen olaylar, yaptırımlar devam ettikçe daha kötü hale gelecek olan can sıkıcı bir tablo çizmektedir. Söz konusu olaylar arasında şunlar yer almaktadır:

- 2 Mart 2022 — Boeing, Rus hava yollarına teknik destek hizmetlerini (parça sağlama dahil) askıya alıp 1.000 mühendisin istihdam edildiği bir teknik araştırma merkezinin de bulunduğu Rusya'daki tüm büyük faaliyetlerini durdurdu. Rusya'daki tesis, Boeing'in ABD dışındaki en büyük mühendislik merkeziydi <https://www.rte.ie/news/business/2022/0302/1283857-boeing-suspends-operations-in-russia/>
- 10 Mart 2022 — Rusya, Çin'den parça tedarik etme girişiminin başarısız olmasının ardından ilgili parçaları Türkiye ve Hindistan gibi ülkelerden tedarik etmenin fırsatlarını aradı. <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/russia-says-china-refuses-supply-aircraft-parts-after-sanctions-2022-03-10/>
- 14 Mart 2022 — Rusya, Rus olmayan kiralama şirketlerine ait yabancı tescilli hava taşıtlarının Rus siciline kaydedilmesine izin veren bir yasa çıkardı<sup>1</sup>. Yeni yasa, Rus hava yollarının yabancı şirketlerden kiralanan uçakları kaydetmesine izin vermesinin yanı sıra yerel uçuşa elverişlilik sertifikalarının düzenlenmesine de imkân tanıdı. Aslında bu adım, Rus hava yollarının kiralanan yabancı uçakları elinde tutmasını mümkün kılarken yabancı şirketlerin Rus hükümetinin onayı olmadan uçaklarını geri almasını zorlaştırdı. Bu durum, yabancı kiralama şirketlerinin sahip olduğu birkaç uçağın geri alınma olasılığını artırdı.
- 17 Mart 2022 — Rusya, yüzlerce yabancı uçağa el koymak için harekete geçti <https://www.cnn.com/2022/03/16/business/russia-aircraft-seizure/index.html>
- 18 Mart 2022 — ABD Ticaret Bakanlığı, Rusya'ya ihraç edilen ticari ve özel uçakların ABD İhracat Kontrollerini bariz şekilde ihlal ettiğini belirledi. <https://go.usa.gov/xzyCd>
- Mart - Mayıs 2022 – ICAO, uçağın önceki Devletin sicilinden kaydının silinmesini sağlamadan kendi sivil havacılık siciline kaydettirdiği için Rusya'ya yönelik olarak Önemli Güvenlik Endişesi bildirimini yayınladı. Rusya'nın bu hareketi, Chicago Konvansiyonunu ihlal eden ve dolayısıyla bu uçaklara verilen uçuşa elverişlilik sertifikalarının geçerliliğini etkileyen bir hareketti. <https://unitingaviation.com/news/safety/the-icao-council-reviews-dual-registration-of-commercial-aircraft-by-russian-federation/>
- Nisan 2022 — ABD Federal Havacılık İdaresi (FAA), Rusya'nın güvenlik derecesini Kategori 2'ye düşürdü. Federal Hava Taşımacılığı Ajansı (veya bilinen adıyla Rosaviatsiya), ICAO güvenlik standartlarına uymadığından güvenlik derecesindeki bu düşüş, hizmetlerin veya ortaklıkların genişletilmesini esasen kısıtladı.

<sup>1</sup>Rusya Federasyonu Hükümeti Karar No. 411, 23 Mart 2022 tarihi itibarıyla geçerlidir

- 21 Nisan 2022 — Avrupa Birliği, önemli güvenlik endişeleri nedeniyle 22 Rus hava yolu şirketini AB Hava Güvenliği Listesine dahil etti. AB Hava Güvenliği Listesindeki Ek A, Avrupa'da faaliyet göstermesi yasak olan tüm hava yolu şirketlerini içerir. 22 Rus hava yolu şirketinin tamamı Ek A'da listelenmiştir. [AB Hava Güvenliği Listesi \(europa.eu\)](https://europa.eu/ab-hava-guvenligi-listesi)
- 13 Mayıs 2022 — Rusya, havacılık yasağını, parçalar ve uçak sertifikasyonuyla ilgili olarak gözden geçirdi<sup>2</sup>. 9 Mayıs 2022'de Rusya Başbakanı Mikhail Mishustin tarafından imzalanan revize edilmiş yasa kapsamında, herhangi bir ülkenin havacılık otoriteleri tarafından onaylanan parçaların kullanılmasının önü açıldı. Bu sayede hava yolu şirketleri, herhangi bir ülkenin havacılık otoritesi tarafından verilmiş uçuşa elverişlilik sertifikasına veya eş değer bir belgeye sahip uçakları kullanabilecekti. Üstelik parçaların üretici belgeleri, uçak dijital sistemleriyle ilgili güncellemeler ve en yeni navigasyon veri tabanları artık gerekli olmayacaktı. Bu değişiklikler, Rus hava yolları tarafından işletilen yabancı yapımı uçakların yanı sıra yabancı yedek parçalara sahip Rus yapımı uçaklar için de geçerliydi. <https://www.aerotime.aero/articles/31011-down-with-safety-russia-overhauls-aviation-law>
- 16 Mayıs 2022 — Rus hava yollarının yedek parça için Batı uçaklarından kullanılmış parça almaya başlaması beklenmekteydi. Diğer yedek parça bulma yöntemlerine, o tarihte yaptırım uygulanmayan ülkelerden, örneğin Türkiye ve Hindistan'daki satıcılardan yapılacak tedarikler dahildi. Reuters'e göre Çin, Rus hava yollarının parça taleplerini halihazırda geri çevirmişti. Bu ret cevabı, muhtemelen Batı'dan gelebilecek yaptırım korkusuna dayandırabileceğimiz bir hamleydi. <https://simpleflying.com/russian-airlines-expected-to-start-cannibalizing-western-aircraft-for-spare-parts/>
- 7 Haziran 2022 — Airbus ve Boeing uçakları için Rus yedek parçaları: Rosaviatsiya, beş Rus şirketine geliştirici sertifikası düzenleyerek söz konusu şirketleri onarım belgelerinin ve değişikliklerin onaylanması da dahil olmak üzere değişiklik yapma, küçük değişikliklerin sertifikasyonu ve teknik belgelerin düzenlenmesi için yetkilendirdi. Beş şirket arasında Devlet Sivil Havacılık Araştırma Enstitüsü, S7 Technics, Ural Sivil Havacılık tesisi, Aviation Engineering Solutions ve Navigator Institute of Aeronautical Instrumentation bulunmaktaydı. Bu sertifika, ilgili şirketlerin Rus yedek parçaları üretmelerini sağlayacaktı. Ancak bu yedek parçalar Rusya dışında uçuşa elverişli olarak kabul edilmeyecekti. <https://airinsight.com/russian-spares-for-airbus-and-boeing-aircraft/>
- 18 Haziran 2022 — Çin, Rusya'ya uçak yedek parçaları tedarik etmeye karar verdi. <https://aviationsourcenews.com/news/ukraine-crisis-china-to-supply-russia-with-spare-parts-for-aircraft/>
- 02 Ağustos 2022 — ABD Ticaret Bakanlığı, Rusya'ya ihraç edilen ilk yabancı üretim ticari uçağın ABD İhracat Kontrollerini bariz şekilde ihlal ettiğini belirledi. [Sanayi ve Güvenlik Dairesi](https://www.bis.doc.gov/index.php/component/docman/?task=doc_download&gid=3173)
- 17 Ekim 2022 — ABD Ticaret Bakanlığı, Rusya üzerinde uygulanan ABD İhracat Kontrollerini bariz bir şekilde ihlal ettiği için Ural Havayolları aleyhine Geçici Sipariş Reddi belgesi düzenledi. [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)
- 30 Kasım 2022 — Uçak kiralama şirketleri, halihazırda Rusya'da sicile mükerrer kayıtlı olan yüzlerce uçağın kaybı nedeniyle sigorta şirketlerine dava açtı ve uçakların savaş ve hırsızlığa karşı poliçe kapsamında olduğunu iddia etti. Gerçek kutusu: [Uçak kiralama şirketleri, sigorta şirketlerine tuzağa düşürülen Rus uçakları için 8 milyar dolarlık dava açtı | Reuters](https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/aircraft-rental-companies-sue-insurers-over-russia-war-losses-2022-11-30/)

<sup>2</sup> Rusya Federasyonu Hükümeti, 12 Mart 2022 tarihli ve 353 sayılı Kararı Ek No.12'de yapılan değişikliklere ilişkin 9 Mayıs 2022 tarihli ve 837 sayılı Kararname

- 30 Kasım 2022 — Rusya, Hindistan'dan resmi olarak uçak parçaları talep etti. <https://www.reuters.com/world/india/india-asked-by-sanctions-hit-russia-parts-key-sectors-sources-2022-11-29>
- 22 Aralık 2022 — ABD Ticaret Bakanlığı, ihracat yasalarını Rus hava yolu şirketleri S7 ve Pobeda'yı da kapsayacak şekilde genişletti. Her iki taşıyıcı da iç ve dış hatlarda Boeing, Airbus ve Embraer modellerini kullanmaktaydı. <https://simpleflying.com/us-extends-s7-pobeda-export-bans/>
- 02 Ocak 2023 — Aeroflot, sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmek için dışarıdan kiralanmış on adet Boeing 777'yi satın aldı. <https://simpleflying.com/aeroflot-buys-10-leased-boeing-777s-wont-be-returned/>
- 05 Ocak 2023 — Aeroflot, Batı üretimi uçakların yapısal onarımını tasarlamak ve ruhsatlı hale getirmek için yasal onay aldıktan sonra hat istasyonlarını, planlı ve plansız bakım tesislerini ve bileşen imalat, onarım ve genel bakım işlemlerini A-Technics firmasına devretmeye başladı. <https://www.ainonline.com/aviation-news>

## ICAO tarafından alınan önlemler

27 Eylül — 7 Ekim 2022 tarihlerinde düzenlenen 41. Üç Yıllık ICAO Meclis Toplantısında, ICAO üye Devletleri Chicago Konvansiyonunun ihlal edildiğini onaylayıp FR 4978 numaralı Ryanair seferindeki yolcuların can emniyetini ve güvenliğini kasten tehlikeye atan müdahalesinden dolayı Belarus Cumhuriyeti hükümetini kınayan A41-1 Kararını kabul ettiler. Ayrıca Meclis, Rusya'nın taarruz harbi bağlamında Ukrayna'nın hava sahası egemenliğini ihlal etmesi ve Rus hükümetinin AB yaptırımlarını bozmak amacıyla birtakım güvenlik gerekliliklerini kasıtlı ve sürekli olarak ihlal etmesi nedeniyle Rusya'yı kınayan A41-2 Kararını kabul etti. Bu eylemlere Rusya'da uçakların yasa dışı mükerrer kaydının yapılması ve geçerli bir Uçuşa Elverişlilik Sertifikası olmadan Rus hava yollarının bu uçakları uluslararası hatlarda işletmesine izin verilmesi dahildir.

## Tartışma

### Devlet Gözetim Yükümlülükleri

Chicago Konvansiyonu ve ekleri, sözleşmeye taraf olan Devletlerin karşılıklı güven ve tanınmaya dayalı küresel bir sivil havacılık güvenlik sistemini kurabilecekleri açık, yasal ve operasyonel bir çerçeve sunar. Bu çerçeve, tüm Devletlerin SARP'leri uygulamadaki yükümlülüklerini mümkün olduğunca yerine getirmelerini ve güvenlik gözetimini yeterince yapmalarını gerektirir.

Devletlerin kendi hava sahasından geçen yabancı işletmeciler, buradaki bağlamıyla Belarus ve Rus hava yolu şirketleri, üzerinde etkili bir gözetim uygulama, bu gözetimi yürürlükteki SARP'lere uygun olarak yapma ve gerektiğinde güvenliği korumak için uygun önlemleri alma yükümlülüğü vardır (A36-6 Kararı, madde 1 ve 2). Chicago Konvansiyonunun 11, 16 ve 29'uncu Maddeleri ile Ek 6, bu açıdan kilit öneme sahiptir.

### Yaptırım Uygulanan Devletlerden Gelen Uçakların Kendi Hava Sahalarında Çalışmalarına İzin Veren Düzenleyiciler İçin Çıkarımlar

Şubat 2022'den bu yana havacılık sektörünü hedef alan Rusya ve Belarus'a uygulanan yaptırımlarda bir artış meydana gelmiştir. Bu yaptırımlar arasında ABD Ticaret Bakanlığı tarafından uygulanan ihracat kontrolleri bulunur. Özellikle Tasarım Devleti (Boeing uçakları için ABD, Airbus uçakları için Avrupa Birliği (AB) ve Fransa, Bombardier uçakları için Kanada ve Embraer uçakları için Brezilya) tarafından alındığında bu tür önlemlerin etkisi, Sicil Devleti veya İşletmeciler Devleti olarak Rusya ve Belarus'u önemli ölçüde sınırlandırabilir ve tescilli uçakların söz konusu Devletlerdeki sürekli uçuşa elverişliliğini ve faaliyetlerini etkileyebilir.

Rusya ve Belarus'un yaptırımlar ve etkileri nedeniyle hava işletmecilerini etkin bir şekilde denetleme becerileri sınırlı olabilir. Benzer şekilde, Rusya ve Belarus'taki hava işletmecileri, yeterli miktarda yedek parçaya erişimde, uçuş ekibine ve bakım personeline gerekli eğitimi sağlamada ve sürekli uçuşa elverişlilik için talimatlara erişimde zorluk yaşayabilir. Bu iki ülkedeki bakım kuruluşlarının artık yasal araçlara erişimi olmayacaktır ve daha sonra kendi araçlarını yapma yoluna gitmek zorunda kalabilirler.

Amerika Birleşik Devletleri tarafından uygulanan İhracat Kontrolleri gibi ek önlemler, Boeing gibi Amerika Birleşik Devletleri'nde üretilen veya yabancı bir ülkede üretilen ancak değer olarak yüzde 25'ten fazla ABD menşeli kontrollü bileşeni olan (bazı Airbus uçakları gibi) herhangi bir uçağın Belarus veya Rusya'ya gönderilecekse teslimini veya desteklenmesini yasaklamaktadır. Bu yasağa, Belarus ve Rusya'daki hava işletmecilerine yakıt ikmali, bakım, onarım veya yedek parça konularında yardımcı olmak veya bu ülkelerde tescilli uçaklarla ilgili diğer hizmetleri sunmak dahildir.

Uygulanan kontroller, yaptırımlar ve kısıtlamaların olası etkileri aşağıda sıralanmıştır:

- a) Rusya ve Belarus'un, uçağın sürekli güvenli operasyonu için gerekli olan ve Batı üretimi uçaklardan oluşan filolarının uçak ve motor tipi sertifikası sahiplerinden alınan onaylı uçuşa elverişlilik ve operasyonel verilerine artık erişimi yoktur. Operasyonel veriler ve uçuşa elverişlilik verileri, Tasarım devleti tarafından onaylanan tip sertifikası sahibinin talimatlarına uyulmamasından kaynaklanan uçuş emniyetiyle ilgili hususlardan korunmayı amaçlar.
- b) Boeing, Airbus, Bombardier, Embraer ve ATR gibi tip sertifikası (TC) sahiplerinin, CFM International gibi motor üreticilerinin, diğer ekipman üreticileri ve tedarikçilerinin ve FAA, Fransız DGAC ve Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) gibi yaptırım uygulayan devletlerdeki düzenleyici kurumların Belarus ve Rusya'ya herhangi bir teknik yardım veya diğer türlü hizmet sağlaması yasaktır.
- c) Sözlü yardım biçimleri de dahil olmak üzere, talimat, tavsiye, eğitim, çalışma bilgisi veya becerilerinin iletilmesi veya danışmanlık hizmetleri gibi biçimlerde olabilen onarım, değişiklik, test, bakım veya diğer teknik servislerle ilgili herhangi bir teknik destek durdurulacaktır.
- d) TC sahiplerinin Rusya Federal Hava Taşımacılığı Ajansından (Rosaviatsiya) veya Belarus sivil havacılık otoritesinden (CAA) veya bu Devletlerin birinde değişikliklerin veya onarımların devam eden doğrulamalarıyla ilgili tescilli müşteri işletmecilerinden alınan sorulara yanıt olarak herhangi bir destek sunmasına izin verilmeyecektir.
- e) TC sahiplerinin ve onaylı parça distribütörlerinin, Belarus veya Rusya'da bulunduğu bilinen bir müşteriye, aracıya, satıcıya, gerçek veya tüzel kişiye, kuruluşa veya kuruma motor, pervane, parça veya cihaz teslim etmesi yasaktır.
- f) TC sahipleri veya yaptırım ya da ihracat kontrollerinden etkilenen bir uçakta bulunan herhangi bir bileşen veya parçanın üreticisi, Belarus ya da Rusya'da tescilli işletmecilerle servis bültenlerini paylaşamaz. Servis bültenleri genellikle güvenilirliği artırmayı amaçlayan bileşen/sistem iyileştirmelerini kapsar ve uçuşa elverişlilik yönergelerinin yayınlanmasının habercisi olabilir.
- g) TC sahipleri ve yaptırım uygulayan Tasarım Devletinde yer alan düzenleyiciler, Rusya veya Belarus'taki hava yolu işletmecilerinin hiçbirisiyle acil uçuşa elverişlilik yönergelerini (AD) paylaşamaz. AD'ler, güvenlik açısından kritik bilgiler içerir ve uçak sahibi veya işletmecisinin hemen harekete geçmesini gerektiren ve güvenli olmayan bir durum ortaya çıktığında yayınlanır.
- h) Düzenleyiciler ve TC sahipleri, uçakta olası herhangi bir hasarla ilgili olarak Belarus ve Rusya'da tescilli bir işletmeciye teknik destek sağlayamazlar. Bu durum, hasar ve gerekli olabilecek onarımın, onaylı yapısal onarım kılavuzlarındaki limitleri aşması ve işletmecinin bağlı olduğu düzenleyici kurumun onayına ihtiyaç duyması halinde endişeye neden olur.

Bir uçağın uçuşa elverişliliğini korumak için işletmeciler ve bakım kuruluşları, Tasarım devletinin düzenleyici sistemine uygun olarak Boeing ve Airbus gibi uçak tasarım kuruluşları tarafından geliştirilen ilgili teknik bilgilerden faydalanır. Rusya ve Belarus da kendi düzenleyici sistemleri altında çalışan uçakların uçuşa elverişlilik durumunu etkin bir şekilde denetlemek için bu bilgilere güvenmektedir.

Yaptırım uygulanan Devletlerden düzenleyiciler, tip sertifikası sahibinden mühendislik onayı almadan işletmecilerine onay vermeye çalışabilirler. Bu girişim, yolcular ve yerdeki kişiler için güvensiz bir duruma yol açabilir. Söz konusu durum, değişiklik ve onarım onaylarının alınması için mühendislik yeterliliğinin bulunmadığı ve normalde teknik destek konusunda Boeing ve Airbus gibi TC sahibine güvenmek zorunda olan Belarus düzenleyicisi için geçerli olabilir. Diğer taraftan, Rosaviatsiya'nın düzenleyici kurum olduğu Rusya, havacılık endüstrisini denetlemek, düzenlemek, belgelendirmek ve onaylamak için personele ve mühendislik yeterliliğine sahiptir ancak yine de tip sertifikası sahibinden yeterli destek ve mühendislik onaylarını alması gerekecektir.

Rosaviatsiya, yaptırımlardan sakınmak ve endüstrisini desteklemek amacıyla uçakların başlangıçta sicile mükerrer kayıtlı olmasına izin vermek, önceden verilen uçuş yetkilerine dayanarak uçuş yetkileri vermek, onarım ve genel bakım tutum tesislerinin onay kapsamını genişletmek, yedek parça üretimi için onayları kolaylaştırmak vb. için yeni kanun ve kurallar çıkardı.

### **Parça Kontrolü**

Rus taşıyıcı şirketleri, yedek parça envanterlerinin tükenmesinin ardından azalan uluslararası uçuş sayısından yararlanarak park halindeki uçaklardan yedek parça ihtiyacını karşılıyor olabilirler. Kullanılmış parçalarla donatılan uçaklar, yurt içi seyahatlere yönelik yüksek talep nedeniyle hizmet vermeye devam etmektedir.

Rosaviatsiya, uluslararası konvansiyon ve uluslararası uygulamalarla ters düşmek pahasına yaptırım dönemi süresince havacılık endüstrisini desteklemek için yeni yasalar çıkarmak için çalışmaktadır. Civil uçakların sicile mükerrer kayıtlı olmasına, Rus işletmecilerin diğer Devletler tarafından onaylanmış parçaları kullanmasına ve üretim ve Hava taşımacılığı sektörünü işler vaziyette tutmak için Rus yapımı parçaların üretimine ve onayına izin veren yasalar dahil kanunlar oluşturulmuş veya söz konusu kanunlar yeni çalışma ortamına göre ayarlanıp uyumlu hale getirilmiştir.

Rosaviatsiya ve Rus havacılık endüstrisi, onarım ve değişikliklere ilişkin mühendislik onaylarını vermek için gereken mühendislik ve teknik yetkinliğe sahiptir. Ancak onaylar, uluslararası güvenlik standartlarını karşılaması gerekmeyen gözden geçirilmiş kurallara dayanmaktadır. Bazı Rus bakım onarım ve elden geçirme (MRO) tesisleri, tüm uçak türleri için çeşitli bileşenleri üretme ve Boeing ve Airbus ürünleri için ağır bakım kontrolleri yapma yetkisi dahil olmak üzere hem Batı hem de Rus üretimi uçakların bakımına yönelik Rus onaylarına sahiptir.

Yaptırımlar, bazı Rus MRO tesislerinin kapasitesini kabul eden yabancı onayların iptali anlamına gelirken söz konusu MRO tesisleri, Rus onaylarına dayalı olarak faaliyet göstermeye devam etmektedir ve aslında onay kapsam ve yeteneklerini genişletmişlerdir. Bu durum, yaptırımlar altında faaliyet göstermenin yeni kuralına uyum sağlamak için tasarlanan revize edilmiş yasalarla kolaylaştırılmıştır.

## Kusursuz Fırtına

Devletler tarafından uygulanan devam eden yaptırımların etkileri, yaptırımlar ve ihracat kontrolleri sürdürülürse, zaman geçtikçe daha da şiddetlenecektir. Rusya, uçakların sicile mükerrer kaydını kolaylaştıran ve diğer Devletler tarafından iptal edilen uçuş otoritelerinin kendi sertifikalarının otomatik düzenlemesiyle etkilerini ortadan kaldıran yasa ve yönetmelikler yaparak veya bunları revize ederek yaptırımların havacılık sektörü üzerindeki etkisini azaltmaya çalışmaktadır. Bununla birlikte Rusya tarafından revize edilen yasalar, Rus işletmecilerin diğer Devletler tarafından onaylanmış parçaları kullanmasını kolaylaştırmakta ve işletmeciler artık uçakların uçuşa elverişliliğini korumak için yazılım güncellemelerine ihtiyaç duymamaktadır. Yeni uçakların ağırlıklı olarak üretici yazılım güncellemelerine ihtiyaç duyması özellikle endişe verici bir durumdur.

Bileşen tedarikinin kesintiye uğraması, Rusya ve Belarus'taki etkilenen hava yolu işletmecilerinin park halindeki uçaklardan parçaları çıkarmasına veya uçuşlara devam etmek için onaylanmamış alternatif kaynakları veya parçaları keşfetmeye yönelmesine neden olabilir. Parçalar takas edilerek MRO tesislerine ulaştırılabilir, muhtemelen gözetimi zayıf olan düzenleyiciler veya evrak inceleme işlerini dikkatle yapmak için mühendislik yeterliliğine sahip olmayan düzenleyiciler tarafından kabul edilebilir.

Sicile mükerrer kayıtlı olan ve Rusya'da revize edilen yasa ve yönetmeliklere göre faaliyet gösteren uçakların uçuşa elverişlilik durumu, zaman geçtikçe bilinmez hale gelir, dönebilir parçalar da dahil olmak üzere kritik bileşenlerin uygunluğunun izlenebilirliği kalıcı olarak kaybolur ve bu parçalar henüz küresel pazara çıkmamışsa bile sonunda küresel pazarda da görünebilir.

## Eylem Çağrısı

Dünya çapındaki resmi düzenleyiciler, çok sayıda uzun süreli yaptırımın yanı sıra halihazırda Belarus ve Rusya üzerinde uygulanan ABD İhracat Kontrolleri ile yürürlükteki mevcut uluslararası yaptırımların ve bunların havacılık güvenliği üzerindeki etkilerinin farkında olması gerekir; özellikle:

- Resmi düzenleyicilerin, yaptırım uygulanan Devletlerde tescilli uçakları daha yakından inceleyerek kendi hava sahasında uçan yabancı işletmeciler üzerinde etkili bir gözetim gerçekleştirme yükümlülüğü vardır. Güvenliği yeterince sağlayamayan ve yeterli güvenlik gözetimi sunamayan Devletler, özellikle yaptırım uygulanan devletlerdeki tescilli uçaklar için, bu uçuşların kendi hava sahasına girmesine izin vermemelidir.
- Kendi Devletinde bir işletmeciye Hava İşletmecisi Sertifikası düzenleyen resmi düzenleyiciler, herhangi bir yabancı bölgeye uçan işletmecilerinin güvenli bir şekilde faaliyet göstermeye devam etmesini ve çeşitli destinasyonlarda uygulanan yaptırımlar göz önünde bulundurularak kendi ülkesinde tescilli hava taşıtının her zaman uçuşa elverişli kalmasını sağlama yükümlülüğüne sahiptir.
- Resmi düzenleyiciler, hava işletmecileri, bakım onarım ve elden geçirme tesisleri (MRO) onaylanmamış kaynaklardan gelen parçaların yanı sıra onaylanmamış değişiklikler, onarımlar olasılığını göz önünde bulundurularak uçak belgelerini dikkatlice incelemelidir.

