

## تحریم صنایع هوایی جمهوری اسلامی ایران توسط ایالات متحده آمریکا و امنیت هوانوردی ۲۰۱۶-۲۰۰۸

شیرین افشاریان<sup>۱</sup>، دکتر امیر محمودی<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرج، کرج، ایران  
<sup>۲</sup> عضو هیات علمی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرج، کرج، ایران

### چکیده

پژوهش حاضر از نوع نظری است و با هدف مطالعه تحریم صنایع هوایی (هوانوردی) و امنیت هوانوردی از منظر کنوانسیون های بین المللی هوایی به روش توصیفی - تبیینی انجام گرفته است گردآوری اطلاعات به روش کتابخانه ای است. امروزه تحریم های بین المللی به عنوان ابزاری در جهت اعمال فشار بر کشورها از سوی جامعه جهانی و قدرتهای بزرگ مطرح می شود که این فشارها با هدف تغییر و تعدیل سیاست و منش کشورهای هدف صورت می گیرد ولی همیشه موفق نبوده و در بسیاری از مواقع فشار اصلی تحریم ها قواعد حقوق بشر دوستانه و حقوق بشر را تحت الشعاع قرار داده و باعث افزایش رنج و درد مردم این کشورها می شود. همچنین با توجه به روح معاهدات بین المللی و اسناد سازمان های تخصصی در مورد حمل و نقل هوایی همانند اسناد و قوانین مربوط به ایکائو، نباید هیچ محدودیتی در رابطه با حمل و نقل هوایی غیرنظامی دیگر کشورها ایجاد کرد. در حالی که آمریکا با اعمال تحریم هواپیمایی و ممنوعیت فروش قطعات هواپیماهای غیرنظامی آشکارا این قوانین را نقض کرده است. با بررسی حقوقی مفاد قانون تحریم به این نتیجه رسیده ایم که تحریم های هوایی علیه کشورمان با روح و متن کنوانسیون هواپیمایی کشوری مطابق نمی باشد. بنابراین از ایکائو به عنوان سازمان تخصصی سازمان ملل انتظار می رود که فشارهای عمومی بین المللی را بر ایالات متحد به عنوان عضو از کنوانسیون در خصوص حذف تحریم ها اعمال نماید. تحریم صنایع هوایی یکی از انواع تحریم هاست که ظاهراً در قالب حفظ صلح و امنیت بین المللی اعمال می شود ولی با به خطر انداختن جان تعداد زیادی از انسانهای بی گناه، عدالت، صلح و حقوق بشر را، که هدف اصلی تمام کنوانسیونهای بین المللی است، زیر سوال می برد و نشانه ی بارز نقض حقوق بشر در جهان متمدن امروز است.

**واژه های کلیدی:** تحریم های بین المللی، تحریم های اقتصادی و سیاسی، شورای امنیت، حقوق بشر، ناوگان هوایی ایران، صنایع هواپیمایی

## مقدمه

اعمال تحریم هواپیمایی و قطعات هواپیما علیه ایران در دو دهه اخیر نشان داده است آمریکا با تکیه بر اهرم تحریم در چند دهه گذشته تلاش داشته مانع از بهره‌مندی ایران از برخی فرصت‌های مهم اقتصادی و سیاسی شود و ورود ایران را به برخی میادین و بازارهای پر رقابت تجارت با مشکل مواجه سازد. در عرصه‌ای که سیاست، اقتصاد و حتی فرهنگ کشورها اکنون به سمت جهانی شدن پیش می‌روند، تحریم‌ها می‌توانند تاثیرگذارتر از گذشته باشند و با اعمال تحریم‌هایی در زمینه‌های مختلف سعی شده است فشارهای اعمالی به ایران با هدف تغییر رفتارهای آن افزایش داده شود. (آرنس دونالد<sup>۱</sup>، ۱۳۹۵)

همچنین با توجه به روح معاهدات بین‌المللی و اسناد سازمان‌های تخصصی در مورد حمل‌ونقل هوایی همانند اسناد و قوانین مربوط به ایکائو، نباید هیچ محدودیتی در رابطه با حمل‌ونقل هوایی غیرنظامی دیگر کشورها ایجاد کرد. در حالی که آمریکا با اعمال تحریم هواپیمایی و ممنوعیت فروش قطعات هواپیماهای غیرنظامی آشکارا این قوانین را نقض کرده است. بنابراین با سیاسی دانستن این تحریم‌ها می‌توان گفت این تحریم‌ها مغایر حقوق بین‌الملل بود و از نظر عرف بین‌المللی یک عمل خصمانه است و دولت آمریکا به نادرستی از یک ابزار غیردیپلماتیک در رابطه با ایران با اهداف سیاسی استفاده کرده است. (بیگ زاده، ۱۳۹۰)

از آنجایی که تحریم صنعت هواپیمایی هر کشور منجر به محدودیت‌هایی برای آن مانند فرسودگی هواپیماها خواهد شد، این امر می‌تواند پیامدهایی مانند کاهش امنیت پروازی این هواپیماها و در نتیجه به خطر افتادن جان مسافران آنها را در پی داشته باشد. این موضوع در مورد ایران و پیامدهای تحریم‌های اعمال شده علیه کشورمان قابل مشاهده است؛ بدین نحو که به دلیل فرسودگی برخی هواپیماها به دفعات شاهد سقوط و ایجاد مشکلاتی در حمل و نقل هوایی ایران بوده ایم که باعث از دست رفتن جان تعداد زیادی از افراد بی‌گناه شده است.

---

<sup>۱</sup> ARNES DONALD

در دو دهه گذشته، تحریم هایی که بر صنعت هواپیمایی ایران اعمال شده، خرید قطعات یدکی برای هواپیما ها را بسیار دشوار کرده و همین نکته می تواند امنیت پرواز ها را به چالش بکشد. چرا که در این مدت، عمر هواپیما های ایرانی نیز بیشتر شده است. خطوط هواپیمایی ایرانی در این سال ها ناچار بوده اند از طریق واسطه ها قطعات یدکی را خریداری یا اجاره کنند و یا اینکه قطعات دست دوم را از بازار سیاه در کشورهایمانند ترکیه، امارات متحده عربی، اکراین و کشورهای آسیای مرکزی به دست آورند. اما این عمر هواپیماهاست که موجب شده ایران یکی از بدترین شرایط را در ایمنی پروازها داشته باشد. متوسط عمر ناوگان هوایی ایران به ۲۲ سال می رسد و برخی هواپیما ها نیز از قبل از انقلاب تا کنون همچنان فعال هستند. از سال ۲۰۰۵ تا کنون، بیش از ۷۰۰ مسافر ناوگان هوایی ایران در ۱۳ سانحه هوایی جان سپرده اند. (جباری، ۱۳۸۹)

یکی از تحولات برجسته درصد سال گذشته، گسترش صنعت هواپیمایی و رشد حمل و نقل و بار و مسافران بوده است که مزیت های فراوانی دارد و اعمال تحریم های ایالات متحده آمریکا و کشورهای غربی علیه صنعت حمل و نقل هوایی و هوانوردی کشوری جمهوری اسلامی ایران از اواخر دهه هشتاد و تشدید و استمرار تحریم های مذکور تا کنون به بهانه های واهی از جمله حمایت ایران از تروریسم و موضوع انرژی هسته ای علی رغم تلاش وافر متخصصان و کارشناسان داخلی به منظور به حداقل رساندن آثار سوء ناشی از تحریم های یادشده تاثیرهای منفی بر ایمنی فعالیت های هوانوردی کشوری ایران به جا گذاشته است. این واقعیت که تحریم های یک جانبه اقتصادی از منظر منشور ملل و قطعنامه های سازمان ملل و در مجموع هنجارهای بین المللی قابلیت اثبات ندارد و حتی تحریم های اقتصادی شورای امنیت در چارچوب اهداف و نیات سازمان ملل و شورای امنیت قرار نمی گیرد؛ می طلبد تا با تعمق بر این اقدام به خلق و یا گسترش ادبیات علمی پیرامون این حوزه شود. (ثقفی عامری، ۱۳۸۰)

به ویژه آنکه امروز تحریم های اقتصادی به عنوان سلاحی از سوی غرب و شورای امنیت تحت کنترل کشورهای غربی علیه کشورهای مستقل و یا مخالف سیاست های غربی به کار می رود. این در حالی است که تحریم های اقتصادی حتی با قواعد و هنجارهای حقوق بین الملل که کشورهای غربی سهم ممتازی در شکل گیری آن داشته اند، تطابق نمی نماید.

بررسی اثر تحریم ها به ویژه در فضای حال کشور می تواند به بسط گفتمان در مواجهه با تهدیدات علیه کشور با امید به کاربرد عملی آن در مجامع بین المللی از سوی مسئولان ذیربط گردد.

محمد رحیم زادورجوی و جمال بیگی در سال ۱۳۹۳ پژوهشی با عنوان نقض حقوق بشر در تحریم های بین المللی بر صنعت هواپیمایی ایران انجام دادند در این پژوهش بیان داشتند که تاثیرهای منفی برایمنی فعالیت های هوانوردی کشوری ایران به جا گذاشته است. تحریم های بین المللی بر هواپیمایی ایران در سه دهه اخیر نشان دهنده این است که دولت امریکا خود را منادی حقوق بشر و توجه به قوانین بین المللی معرفی کرده است. این کشور با اعمال این تحریم های غیرقانونی منجر به نقض گسترده حقوق بشر و بی توجهی به حقوق بین الملل در زمینه حمل و نقل هوایی شده است. در این مقاله سعی شده است به بررسی نقض حقوق بشر در تحریم های بین المللی بر صنعت هواپیمایی ایران پرداخته شود. غیرقانونی و نامشروع بودن این تحریم ها علیه جمهوری اسلامی ایران از نظر حقوق بین الملل و با استناد به مفاد کنوانسیون شیکاگو، منشور ملل متحد، تنافی تحریم با آزادی تجارت، حق فعالیت اقتصادی و حق تعیین سرنوشت ملت ها و... که نقض آشکار کنوانسیون شیکاگو و تعهدات بین المللی آن هاست به اثبات رسانده شود.

احمد صارمی شادباد (۱۳۹۲) پژوهشی با عنوان رسیدگی به جرایم هواپیمایی در نظام کیفری بین المللی و ملی را بررسی نموده است. بحث صلاحیت کشورها در رسیدگی به جرایم ارتكابی در هواپیمای در حال پرواز یکی از موضوعات بحث برانگیز حقوق کیفری است در حقوق بین الملل و حقوق داخلی صلاحیت سرزمینی شناور به عنوان اصل نخستین رسیدگی به جرایم هواپیمایی مورد پذیرش قرار گرفته است.

## سوالات تحقیق

سوال اصلی: تحریم صنایع هوایی (هوانوردی) و امنیت هوانوردی از منظر کنوانسیون های بین المللی هوایی چگونه است ؟

سوالات فرعی :

۱- اهمیت ایمنی و امنیت صنعت هوانوردی از منظر کنوانسیون ها و معاهدات بین المللی چگونه مطرح شده است؟

۲- ضمانت اجرا و نظارت بر حسن اجرای مفاد کنوانسیون های بین المللی و نحوه برخورد با کشورهای متخلف به چه نحوی می باشد؟

## تحریم

تحریم از آن دسته مفاهیمی می باشد که گر چه دارای ماهیتی سیاسی در سطح روابط بین الملل می باشد ولی همواره خود را به شکل حقوقی متجلی می کند. این گونه تحریم ها که در عرصه ی اقتصاد بین الملل ظهور می یابد به عنوان حربه ای از سوی دولت ها و سازمان های بین المللی علیه یک کشور به کار می رود. لاپز ، جرج و کارت وایت<sup>۲</sup>، (۱۳۸۷)

تحریم به اقدامی تنبیه گونه علیه یک کشور اطلاق می گردد تا الگوی رفتاری خود را تغییر دهد. تحریم انواع متفاوتی دارد، گرچه تحریم های شورای امنیت با داشتن شرایط مربوط صرفا تنها تحریم های مجاز در منشور به حساب می آید ولی هم اکنون ایران در معرض تحریم های یکجانبه ، یعنی تحریم های خارج از قطعنامه های شورای امنیت سازمان ملل متحد توسط آمریکا و کشورهای متحد آمریکا قرار گرفته است. (محمودی؛ گلرو، ۱۳۸۴)

<sup>۲</sup> LAPEZ, JORJ & KARLVITE

تحریم های یک جانبه در واقع اقدامات تنبیهی است که یک کشور علیه کشور دیگر بر اساس سیاست خارجه و امنیت ملی خود وضع می کند . چنانکه امریکا علیه ایران این تحریم ها را وضع کرده و عدم رعایت آن به مجازاتهای کیفری و مدنی می انجامد . ( مشیرزاده، ۱۳۸۸)

۱. تحریم ها در طول ۴۰ سال گذشته شرکت های هوایی از جمله ایران ایر را در تنگناهای تامین قطعه قراردادده به طوری که عدم دسترسی به شرکت های تولید کننده قطعه سبب شده تعدادی از هواپیماهای شرکت های ایرانی در سال های اخیر در فرودگاه های کشور زمینگیر شوند. ( معینی ، ۱۳۹۳)

۲. برخی از شرکت های هوایی نیز برای تامین قطعه تلاش کردند با خرید هواپیماهای دست دوم فرسوده از سایر شرکت های هوایی جهان و انتقال آن به کشور از قطعات یدکی این هواپیماها به عنوان انبار قطعات استفاده کنند تا بتوانند با این هواپیماهای فرسوده، تعدادی از هواپیماهای خود را در حوزه عملیاتی نگه دارند. هرچند که ۱۲۰ فروند هواپیما هم اکنون زمینگیر هستند، اما تعدادی از این هواپیماها مجبورند برای انجام چک های دوره ای خود پرواز نکنند، زیرا انجام برخی از چک های دوره ای نیازمند تعویض قطعه است و ممکن است تامین آن زمان بیشتری را ببرد. تعدادی از شرکت های هوایی از جمله ایران ایر و آسمان، در دوره پس از برجام با لغو تحریم های ضد ایرانی ، تلاش کردند در سه سال گذشته با خرید قطعات مورد نیاز و تعمیر برخی از موتورهای ناوگان هوایی خود، تعدادی از آنها را بار دیگر به حوزه عملیاتی برگردانند که هم اکنون بیشتر آنها در مسیرهای داخلی به جابجایی مسافر مشغول هستند. (نواده توپچی ، ۱۳۹۵)

برجام حاصل ۱۳ سال مذاکره ایران و قدرتهای جهانی است که توافق شد، امضاء کردند، شورای امنیت سازمان ملل طی قطعنامه ای آن را تصویب کرد، آژانس بین المللی انرژی اتمی که تنها سازمان مسئول برنامه هسته ای کشورها در جهان است نیز آن را تصویب کرد و از زمان اجراء در ژانویه ۲۰۱۶ تا کنون حداقل یازده بار هم انجام تعهدات ایران را تایید کرده است. ( شیخی، ۱۳۹۷).

آمریکا تنها عضو شورای امنیت سازمان ملل است که این توافق را نقض کرده و از آن خارج شده و بدین ترتیب قطعنامه شورای امنیت سازمان ملل و مقررات جهانی را نقض کرده است. آمریکا کشور انگلیس، سایر کشورهای اروپایی و جهان را برای نقض قطعنامه شورای امنیت سازمان ملل تحت فشار قرار داده است. این در تاریخ شورای امنیت سازمان ملل بی سابقه است که یک عضو دائم شورای امنیت، یعنی آمریکا که قدرت اول جهان و شورای امنیت سازمان ملل است، هم خودش قطعنامه را نقض کرده و هم سایر کشورهای عضو را برای نقض تحت فشار قرار داده است. این پدیده ای خطرناک و مخل صلح و امنیت بین الملل است که آمریکا مبتکر آن شده است زیرا اعضاء دائم شورای امنیت مسئول اجرای کامل قطعنامه های سازمان ملل هستند.

آمریکا در دهه های اخیر، از پیشرفت خود در علوم و صنعت هواپیمایی، به عنوان ابزاری برای محدودسازی و مخاصمه، به جای گسترش تعاملات جهانی استفاده کرده است. سوء استفاده از صنعت هواپیمایی برای اهدافی به غیر از مفاد "پیمان شیکاگو" مبنی بر ایجاد فرصت حمل و نقل هوایی ایمن، منظم، کارآمد و اقتصادی، می تواند به تهدیدی علیه امنیت عمومی منجر شود. (جعفری هرندی، ۱۳۹۷)

دیگر کشورهای عضو سازمان بین المللی هوانوردی غیرنظامی (ایکائو) باید از تمامی شرکت های سازنده محصولات و قطعات هوانوردی در حوزه نظارتی خود بخواهند تا نسبت به اجرای قراردادهای و تفاهمات منعقد شده و به پشتیبانی از سخت افزارها و نرم افزارهایی که توسط شرکت های ایرانی مورد بهره برداری قرار می گیرد، متعهد باشند. براساس این بیانیه؛ شورای ایکائو باید ضمن یادآوری اهداف و ارزش های شکل گیری سازمان بین المللی هوانوردی غیرنظامی، بر حق تمامی ملت ها و مردم جهان در دسترسی به حمل و نقل هوایی ایمن، منظم، کارآمد و اقتصادی تاکید کرده و از کشورهای عضو بخواهد تا به مفاد این پیمان و گسترش حمل و نقل هوایی بین المللی با هدف ارتقاء مودت و درک مشترک بین مردم جهان پایبند باشند. (کریم زاده، ۱۳۹۲)

شکی نیست که تحریمهای جدید آمریکا تاثیر منفی بر اقتصاد ایران خواهد داشت و به اقتصاد ایران لطمه خواهد زد. در چندماه گذشته هم شواهدی از تاثیر منفی تحریمهای جدید آمریکا بر اقتصاد ایران را دیده ایم.

با این وجود لازم است دو حقیقت مهم دیگر هم در نظر گرفته شود:

اول: ایران چهل سال تحریمهای آمریکا را تجربه کرده و در برابر تحریم آبدیده شده است. درحقیقت ایران مجرب ترین و مقاوم ترین کشور جهان درمقابله با تحریمهای آمریکاست.

دوم: در دور اول اوپاما، آمریکا توانست اجماع جهانی علیه ایران ایجاد کند چون ایران هیچکدام از شش قطعنامه شورای امنیت را قبول نکرد اما این بار برجام که قطعنامه شورای امنیت سازمان ملل است توسط ایران کامل آنرا اجراء کرده و سایر قدرتهای جهانی نیز مصمم به حفظ آن و ادامه کار اقتصادی با ایران هستند. لذا برجام آمریکا را منزوی کرده و در ایجاد اجماع بین المللی علیه ایران عاجز کرده است. (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۴)

افزایش امنیت در حمل و نقل بین المللی با تلاشهای خطوط هوایی برای به دست آوردن ناوگانی جدید و ایمن میسر است. با بررسی حقوقی مفاد قانون تحریم به این نتیجه می رسیم که تحریمهای هوایی علیه کشورمان با روح و متن کنوانسیون هواپیمایی بین المللی مطابق نیست. بنابراین از ایکائو به عنوان سازمان تخصصی سازمان ملل انتظار می رفت که فشارهای عمومی بین المللی را بر ایالات متحده به عنوان عضوی از کنوانسیون در خصوص حذف تحریمها اعمال می کرد. (زهرایی، ۱۳۸۶)

در واقع در حالی که به دلایل مختلفی مانند سیاستهای دفاعی کشورها می توان از فروش هواپیماهای نظامی به برخی کشورهای دیگر خودداری کرد، ولی با توجه به قوانین بین المللی موجود و روح و هدف سازمانهای بین المللی مانند ایکائو، اعمال محدودیت برای فروش قطعات هواپیماهای مسافربری علیه ایران توسط آمریکا را می توان عملی خلاف حقوق بین الملل و سیاستی خصمانه توصیف کرد که با پیامدهای حقوق بشری نیز همراه است. (زادرجوی و جمال بیگی، ۱۳۹۳)



از آنجا که تحریم صنعت هواپیمایی هر کشور منجر به محدودیت‌هایی برای آن مانند فرسودگی هواپیماها خواهد شد، این امر می‌تواند پیامدهایی مانند کاهش امنیت پروازی این هواپیماها و در نتیجه به خطر افتادن جان مسافران آنها را در پی داشته باشد. این موضوع در مورد ایران و پیامدهای تحریم‌های اعمال شده علیه کشورمان قابل مشاهده است؛ به این نحو که به دلیل فرسودگی برخی هواپیماها به دفعات شاهد سقوط و ایجاد مشکلاتی در حمل‌ونقل هوایی ایران بوده‌ایم که باعث از دست رفتن جان تعداد زیادی از افراد بی‌گناه شده است. (غمامی، ۱۳۹۲)

تحریم هواپیمایی ایران ناقض قوانین بین‌المللی است، گفتنی است در سال ۱۳۴۶، کشورهای جهان سازمان جهانی ایکائو و یاتا را که مخصوص خطوط هوایی پرواز هستند، به وجود آورده و بر اساس پیمان ۹۶ ماده‌ای ایکائو، این سازمان وظایفی نظیر حفظ جان انسان‌ها، حفظ امنیت هوایی و کمک به توسعه صنعت هواپیمایی و همکاری شرکت‌ها و جلوگیری از رقابت بین‌المللی ناسالم را برعهده دارد. (کاظمی، ۱۳۹۵)

افزایش امنیت در حمل و نقل بین‌المللی با تلاش‌های خطوط هوایی در جهت به دست آوردن ناوگانی جدید و ایمن میسر می‌باشد. با بررسی حقوقی مفاد قانون تحریم به این نتیجه می‌رسیم که تحریم‌های هوایی علیه کشورمان با روح و متن کنوانسیون هواپیمایی بین‌المللی مطابق نمی‌باشد. بنابراین از ایکائو به عنوان سازمان تخصصی سازمان ملل انتظار می‌رود که فشارهای عمومی بین‌المللی را بر ایالات متحده به عنوان عضوی از کنوانسیون در خصوص حذف تحریم‌ها اعمال نماید. (کوشا، ۱۳۹۴)

در واقع در حالی که به دلایل مختلفی مانند سیاست‌های دفاعی کشورها می‌توانند از فروش هواپیماهای نظامی به برخی کشورهای دیگر خودداری کنند، ولی با توجه به قوانین بین‌المللی موجود و روح و هدف سازمان‌های بین‌المللی مانند ایکائو، اعمال محدودیت برای فروش قطعات هواپیماهای مسافربری علیه ایران توسط آمریکا را می‌توان عملی خلاف حقوق بین‌الملل و سیاستی خصمانه توصیف نمود که با پیامدهای حقوق بشری نیز همراه می‌باشد. (فرهنگ، ۱۳۹۲)

## نقض حقوق بشر و تلفات انسانی ناشی از تحریم حمل و نقل هوایی ایران

از آنجا که تحریم صنعت هواپیمایی هر کشور منجر به محدودیت هایی برای آن مانند فرسودگی هواپیماها خواهد شد، این امر می تواند پیامدهایی مانند کاهش ایمنی و امنیت پروازی این هواپیماها و در نتیجه به خطر افتادن جان مسافران آنها را در پی داشته باشد. این موضوع در مورد ایران و پیامدهای تحریم های اعمال شده علیه کشورمان قابل مشاهده است؛ بدین نحو که به دلیل فرسودگی برخی هواپیماها به دفعات شاهد سقوط و ایجاد مشکلاتی در حمل و نقل هوایی ایران بوده ایم که باعث از دست رفتن جان تعداد زیادی از افراد بی گناه شده است. (کریمی مجد، ۱۳۸۴)

در این رابطه شایان توجه است که آمریکا از اول انقلاب، ورود هرگونه قطعات هواپیمایی آمریکایی مثل بویینگ به داخل ایران را تحریم کرد و این در حالی است که این هواپیما، هواپیمای مسافربری است نه نظامی؛ پس با این وجود با توجه به کشته شدن افراد زیادی در نتیجه فرسودگی هواپیماهای ایران و تحریم های اعمال شده توسط آمریکا، جایگاه تحریم قطعات هواپیما در بحث حقوق بشر کجاست؟

در این رابطه این نکته شایان ذکر است که سیاست های آمریکا در اعمال تحریم و متعاقب آن سقوط هواپیماهای ایران در سال های گذشته بیش از ۱۷۰۰ کشته بر جای گذاشته است. با توجه به ماهیت قوانین بین المللی و در نظر داشتن تلفات ناشی از تحریم های هواپیمایی ایران می توان گفت تحریم حمل و نقل هوایی ایران و قطعات مربوط به آن با مبانی حقوق بشر منافات داشته است و آمریکا به عنوان مجری و عامل این تحریم ها بیشترین مسئولیت را در نقض حقوق بشر در این رابطه دارا می باشد و یکا و دیگر نهادهای بین المللی باید این مسأله را تفهیم کنند که تحریم های هواپیمایی یکی از مصادیق بارز اقدامات علیه بشریت است که واهی بودن شعارهای آمریکا در رابطه با رعایت حقوق بشر را نشان می دهد. آمریکا بر خلاف شعارهای سیاست خارجی خود با اعمال تحریم های غیر قانونی در مورد فروش قطعات هواپیما و صنعت هواپیمایی ایران، حقوق بشر و قوانین بین المللی در مورد صنعت هواپیمایی را نقض می کند. (مقتدر،

(۱۳۹۲)

## بیانیه سازمان هواپیمایی کشوری ایران

در بیانیه سازمان هواپیمایی کشوری ایران در خصوص تحریم های یکجانبه آمریکا در حوز هواپیمایی غیرنظامی آمده است: حمل و نقل هوایی، نقش قابل توجهی در نزدیک کردن مردم جهان به یکدیگر و توزیع مناسب منابع و فرصت‌ها در سرتاسر جهان و توسعه روحیه صلح و دوستی به جای مخاصمه و دشمنی بین ملت‌ها داشته است. (مؤید قائدی، ۱۳۹۰)

همکاری بین‌المللی آنچنان برای تداوم حمل و نقل منظم جهانی ضروری است که شاهد کمترین نمونه‌های رقابت و مقابله سیاسی در این صنعت بوده‌ایم، هرچند که متأسفانه، آمریکا در دهه‌های خیر، از پیشرفت علوم و صنعت مرتبط با هواپیمایی در آن کشور به عنوان ابزاری برای محدودسازی و مخاصمه به جای گسترش تعاملات جهانی استفاده کرده است. (همان)

نمایندگان ملت‌ها، در فضای پر از دشواری‌های بین‌المللی و عدم تفاهم که منجر به جنگ جهانی دوم شده بود و با داشتن درک عمیق از این مسئله که هر نوع محدودساختن ملت‌ها از داشتن ارتباطات منظم، ایمن و کارآمد، با روح حمل و نقل هوایی بین‌المللی در تناقض خواهد بود و آثار منفی آن دیر یا زود گریبانگیر همه کشورهای جهان و حتی کشورهای محدود کننده خواهد شد، پایه و اساس محکمی برای همکاری‌های بین‌المللی در زمینه هواپیمایی کشوری در قالب کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری ایجاد کردند و در مواد مختلفی از این پیمان، بر اهمیت جنبه‌های همکاری و پرهیز از استفاده منفی از صنعت هواپیمایی تأکید نمودند. (مسیح تهرانی، ۱۳۸۶)

در مقدمه این کنوانسیون آمده است:

۱. با در نظر گرفتن اینکه توسعه آتی هواپیمایی کشوری بین‌المللی می‌تواند در ایجاد و حفظ دوستی و درک مشترک بین ملت‌ها و مردم جهان به نحو شگرفی کمک کند و همچنین، سوء استفاده از آن می‌تواند به تهدیدی علیه امنیت عمومی منجر شود؛ و با توجه به اینکه پیشگیری از اختلاف و تقویت همکاری بین ملت‌ها و مردم که صلح جهانی وابسته به آن است مطلوب و خواستنی است؛ بنابراین،

کشورهای امضا کننده زیر بر سر اصول و ترتیبات خاصی تفاهم نموده‌اند تا بلکه هواپیمایی کشوری بین‌المللی به شیوه‌ای ایمن و منظم توسعه یابد و خدمات حمل و نقل هوایی بین‌المللی بر مبنای برابری فرصت‌ها ایجاد شود و به شیوه‌ای صحیح و اقتصادی به کار گرفته شود. (ICAO Annex ۱۹ to the Convention on International Civil Aviation, safety management, first edition. ۲۰۱۳)

در ماده ۴ پیمان در بخش سوء استفاده از هواپیمایی کشوری آمده است:  
هر یک از کشورهای عضو پیمان موافقت می‌نماید که هواپیمایی کشوری را برای هیچ منظوری که با مقاصد این پیمان منافات داشته باشد به کار نبرد.

در ماده ۴۴ پیمان در قسمت اهداف و منظور از تشکیل سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی آمده است:  
هدف و منظور این سازمان آنست که اصول و امور فنی هوانوردی بین‌المللی را توسعه داده و نسبت به پی‌ریزی و پیشرفت موضوع حمل و نقل بین‌المللی تقویت به عمل آورد تا:

الف) از توسعه منظم و ایمن هواپیمایی بین‌المللی کشوری در سراسر جهان اطمینان حاصل شود.

ب) فنون مربوط به طراحی و عملیات هواپیما به منظور امور صلح جویانه مورد تشویق و ترغیب قرار گیرد.

ج) ایجاد و توسعه مسیرهای هوایی، فرودگاهها و امکانات ناوبری هوایی برای هواپیمایی کشوری بین‌المللی مورد تشویق و ترغیب قرار گیرد. (Cooper M.D.U.. ۲۰۰۰)

د) احتیاجات مردم در جهان به حمل و نقل هوایی ایمن، منظم، کارآمد و اقتصادی برآورده شود.

ه) از رقابت‌های بی‌جهت که موجب زیان و تضعیف امور اقتصادی است جلوگیری به عمل آید.

و) حقوق کشورهای عضو پیمان کاملاً محترم شمرده شود و هر یک از کشورهای عضو پیمان فرصتی عادلانه برای به کار انداختن شرکت‌های هوایی بین‌المللی داشته باشند.

ز) تبعیض بین کشورهای عضو پیمان از بین برود.

ح) تامین بی‌خطری پرواز در امور هوانوردی بین‌المللی توسعه و تعمیم یابد.

د) بطور کلی در توسعه و تکامل کلیه جوانب و جهات امور هوایی بین‌المللی کشوری ترقی و پیشرفت حاصل گردد.

با توجه به متن و روح حاکم بر موارد فوق و از آنجا که هر نوع محدودساختن کشورهای عضو پیمان بر سر دسترسی عادلانه به محصولات، مقاصد و بازارها در تناقض با اهداف اولیه و بنیادین پیمان شیکاگو مبنی بر ایجاد فرصت حمل و نقل هوایی ایمن، منظم، کارآمد و اقتصادی قرار دارد، به ایجاد و حفظ دوستی و درک مشترک بین ملت‌ها و مردم جهان به نحوی شگرف خدشه وارد می‌سازد و سوء استفاده از صنعت هواپیمایی برای اهدافی به غیر از مفاد پیمان می‌تواند به تهدیدی علیه امنیت عمومی منجر شود و با هدف اصلاح رویه‌ای که در سال‌های اخیر باعث شده است تا داشتن صنعت طراحی و ساخت هواپیما و تجهیزات ضروری برای حمل و نقل هوایی بین‌المللی تبدیل به عاملی برای اثرگذاری در حوزه‌هایی غیر از هواپیمایی کشور شود و توسعه برابر و کارآمد حمل و نقل هوایی جهانی را با چالش مواجه کند، سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران ضمن اعلام رسمی این موضوع که محدودیت‌های اعمال شده از طرف امریکا در حوزه هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران در تناقض آشکار با روح و مفاد کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری بوده، اهداف عالی این صنعت را به شکلی جهانی با چالش مواجه می‌سازد، دسترسی مردم و ملت‌های جهان را به حمل و نقل هوایی ایمن، اقتصادی، کارآمد و قابل اطمینان خدشه دار می‌سازد و آثاری جدی و فوری بر حقوق کشورهای متعهد کنوانسیون شیکاگو دارد؛ از تمامی سازمان‌های هواپیمایی کشوری متعهد کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری می‌خواهد تا ضمن به رسمیت نشناختن تحریم‌های اعلام شده امریکا در زمینه هوانوردی غیر نظامی ایران:

تمامی مساعی خود را برای توسعه همکاری‌های بین‌المللی هواپیمایی با سایر کشورها و به خصوص جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک عضو متعهد این پیمان به خرج داده و با اعمال هر نوع محدودیت بر سر راه شرکت‌های ایرانی در حوزه حمل و نقل هوایی برخورد قاطع انجام دهند و مراتب مخالفت خود را با اقدامات

یکجانبه و مغایر با اهداف پیمان از طرف کشورهای نقض کننده آن به طرق مقتضی و موثر ابراز دارند تا از انحراف اهداف شکل‌گیری صنعت هواپیمایی جهانی جلوگیری شود.

از تمامی شرکت‌های سازنده محصولات و قطعات هوانوردی در حوزه نظارتی خود بخواهند تا نسبت به اجرای قراردادهای و تفاهات منعقد شده با شرکت‌های ایرانی متعهد بوده و به پشتیبانی از سخت‌افزارها و نرم‌افزارهایی که توسط شرکتهای ایرانی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد متعهد باشند و مسئولیت آنها را در خصوص ایمنی و استمرار عملیات این تجهیزات یادآوری نماید. (ویگمن و شاپل، ۲۰۰۱)

از طریق شرکت موثر در جریان‌های تصمیم‌گیری در مجامع جهانی هوانوردی، به خصوص سازمان جهانی هواپیمایی کشوری، نسبت به وضع مقررات و تدوین راهکارهای برخورد با اقدامات محدودساز یکجانبه که در تناقض با اهداف هواپیمایی کشوری جهانی است اقدام نموده و انتخاب نمایندگان کشورهای محدود کننده را در ساختارهای تصمیم‌ساز جهانی متوقف سازند.

در این بیانیه آمده است، سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران از شورای ایکائو درخواست دارد تا ضمن یادآوری اهداف و ارزش‌های شکل‌گیری هواپیمایی کشوری بین‌المللی، به خصوص مفاد مقدمه، ماده ۴ و ماده ۴۴، بر حق تمامی ملت‌ها و مردم جهان در خصوص دسترسی به حمل و نقل هوایی ایمن، منظم، کارآمد و اقتصادی تاکید نموده، هر نوع ایجاد محدودیت بر سر دسترسی ملت‌ها و مردم به حمل و نقل هوایی را دارای پیامدهایی فوری و جبران‌ناپذیر تلقی نماید و از کشورهای عضو بخواهد تا به مفاد این پیمان و گسترش حمل و نقل هوایی بین‌المللی با هدف ارتقاء مودت و درک مشترک بین مردم جهان پایبند باشند. (چودهری، ۲۰۰۷)

## نتیجه

طبق بررسی‌های انجام شده در این تحقیق، مشخص شد که علت اصلی اعمال تحریم‌ها در حوزه صنعت هواپیمایی ایران مسائل سیاسی بین ایران و کشورهای تحریم‌کننده است، و آنها با این تحریم‌ها قصد دارند

تا مسئله هسته ای ایران را تحت شعاع قرار دهند و فشار های سیاسی را بر ملت سنگین جلوه دهند ، لذا از هیچ اقدامی برای تحمیل هر چه بیشتر تحریم ها دست بردار نیستند . در واقع صنعت هوایی ایران بخشی از تحریم هاست و نمی توان برای آن علت و محدوده خاصی مشخص کرد . مطمئناً تمام تحریم های صنعت هواییمای ایران با اتمام تحریم ها علیه ایران رابطه مستقیم داشته و این صنعت به صورت مستقل قادر به کنار زدن مسئله تحریم نیست . اما می توان با راهکار هایی برای دور زدن این تحریم ها اقدام کرد تا ضرر و زیان کمتری به این بخش از صنعت کشور وارد گردد . صنعت حمل و نقل هوایی یکی از پررونق ترین صنایع جهان به شمار می رود و رشد آن به عنوان یکی از مهمترین پارامترها برای اندازه گیری پیشرفت کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه است، لذا بایستی در برنامه های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دارای اولویت و جایگاه ویژه ای باشد. بر این اساس و با توجه به شرایط اقلیمی و جغرافیایی ایران، حساسیت جایگاه این صنعت در توسعه همه جانبه این کشور به خوبی قابل درک است. همچنین مزیت موقعیت ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیکی ایران این امکان را می دهد که بتواند به عنوان قطب اصلی حمل و نقل منطقه ای به ایفای نقش ترانزیتی فعال بپردازد، اما صنعت حمل و نقل ایران با مشکلات ساختاری از جمله فرسوده بودن ناوگان هوایی روبرو است به عنوان مهم ترین مشکل در صنعت حمل و نقل هوایی، دولتی بودن بخش اعظم این صنعت و عدم رقابت جدی بین شرکتهای متصدی است. چه در مبحث فرودگاهها و چه در ادامه خدمات که امید می رود با لغو انحصارات و ایجاد فضای رقابتی و تدوین طرح جامع مدیریت حمل و نقل هوایی، شاهد بالندگی و پیشرفت روزافزون در این صنعت باشیم.

#### پیشنهادها:

- فرصت پیش آمده در حوزه تحریم ها تلنگری برای اتکا به توانمندی های داخلی است. اگرچه تحریمها توانسته اند نقش جدیدی در میان ابزارهای سیاست خارجه پیدا کنند، اما هنوز یک خلأ

مفهومی در گفتمان عمومی در این زمینه احساس میشود. به نوعی که هیچ ارزیابی دقیقی از نقش کامل و جامع این تحریمها در راهبردهای کشور وجود ندارد.

- همانطور که بررسی حقوقی کنوانسیون های بین المللی از جمله کنوانسیون شیکاگو نشان می دهد که تحریم های هوایی علیه کشورمان با روح و متن کنوانسیون هواپیمایی کشوری مطابق نمی باشد. بنابراین از ایکائو به عنوان سازمان تخصصی سازمان ملل انتظار می رود که فشارهای عمومی بین المللی را بر ایالات متحد به عنوان عضوی از کنوانسیون در خصوص حذف تحریم ها اعمال نماید."
- پیشنهاد می شود که نخبگان در رشته های حقوق بین الملل و علوم سیاسی چه در ایران و چه در خارج از ایران به این عمل ضد حقوق بشری اعتراض کرده و صدای اعتراض خود را از طریق رسانه های گوناگون به گوش جهانیان برسانند چرا که تحریم صنعت هوانوردی کشورها در صورت سقوط هواپیما، بطور صد در صد موجب قتل عده زیادی از مردم بیگناه می شود که هیچ گونه دخالتی در سیاست ها نداشته و بطور حتم با حقوق بشر و انسانیت مغایرت دارد.
- حضور بخش خصوصی و متخصصان صنعت هوانوردی باعث توسعه صنعت تعمیر و نگهداری انواع هواپیماهای مسافری در کشور می شود و این عامل مهمی در افزایش اشتغال جوانان کشورمان در این بخش مهم است .
- از طرفی تعدادی از شرکت های هوایی در ایران نیز از نظر بنیه مالی بسیار ضعیف هستند و تعداد پروازهای این شرکت ها در ماه حتی به ۵۰ پرواز نیز نمی رسد، لذا در این مقطع برای تقویت فعالیت این شرکت ها ادغام آنها ضروری است تا با تشکیل شرکت های بزرگ هوایی قدرتمند و افزایش نقدینگی و بنیه مالی بیشتر با هزینه کرد به موقع از زمینگیری ناوگان هوایی در کشور جلوگیری شود.
- پیشنهاد دیگر اینکه شکایت سازمان هواپیمایی کشوری ایران از سازمان ایکائو که سازمان هواپیمایی بین المللی در صنعت هوانوردی است و مطالبه خسارت بابت از دست دادن بازار گردشگری و حمل



و نقل مسافربری نماید. از سوی دیگر سازمانهای دیگر، مثل سازمان ایران گردی، جهانگردی و گردشگری، سازمان محیط زیست و شرکت فرودگاه های کشور و همراهی اتحادیه هایی مثل اتحادیه کارکنان مراقبت پرواز، به نوبه خود شکایت و اعتراضات بین المللی خود را نشر و انجام دهند.

## منابع و ماخذ

۱. آرنس، دونالد، ۱۳۹۵، هواشناسی نوین، ترجمه محمدرضا بابایی (مترجم)، تهران، انتشارات آبیژ
۲. بررسی رابطه جمهوری اسلامی ایران و ایالات متحده آمریکا در پرتو فرهنگ راهبردی
۳. بیگ زاده، ابراهیم. ۱۳۹۰. سازمان های بین المللی، تهران: دانشگاه شهیدبهشتی
۴. ثقفی عامری، ناصر، ۱۳۸۰، سازمان ملل متحد مسئولیت حفظ صلح و امنیت بین المللی، تهران دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی.
۵. جباری، منصور (۱۳۸۹). مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی، پژوهشهای حقوق تطبیقی، دوره ۴، ش ۲.
۶. جباری، منصور، ۱۳۹۴، حقوق بین الملل هوایی، تهران انتشارات
۷. زادورجوی، محمد رحیم و دکتر جمال بیگی، ۱۳۹۳، نقض حقوق بشر در تحریم های بین المللی بر صنعت هواپیمایی ایران، همایش ملی ایران و چالش های حقوقی بین المللی، مراغه، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مراغه، [https://www.civilica.com/Paper-IRANLAW۰۱-IRANLAW۰۱\\_۰۴۵.html](https://www.civilica.com/Paper-IRANLAW۰۱-IRANLAW۰۱_۰۴۵.html)
۸. زهرایی، مصطفی، تحریم اقتصادی از نظر تا عمل، مجله سیاست خارجی، سال یازدهم، ۱۳۸۶، شماره ۱،
۹. ضیایی بیگدلی: محمد رضا، ۱۳۹۴، حقوق بین الملل عمومی انتشارات گنج دانش.

۱۰. غمامی، سید محمد مهدی، ۱۳۹۲، تحلیل گفتمان ضد حقوقی تحریم های آمریکا علیه دولت ایران، فصلنامه مطالعات حقوق بشر اسلامی، سال دوم، شماره ۴.
۱۱. کاظمی، حمید، ۱۳۹۵، حقوق بین الملل هوایی، تهران انتشارات سمت
۱۲. کوشا، سهیلا، ۱۳۹۴، حقوق بین الملل هوایی، تهران انتشارات مجد.
۱۳. لاپز، جرج و کارت وایت، عصر تحریم جایگزینی برای مداخله نظامی، نظریه های تحریم اقتصادی، ترجمه علی اکبر رضایی، وزارت امور خارجه، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۸۷، ص ۲۳.
۱۴. محمودی، سید هادی؛ گلرو، علی اکبر ۱۳۸۴، بررسی ابعاد حقوقی استانداردهای و رویه های پیشنهادی مصوب ایکائو، سومین همایش ایمنی هوانوردی، تهران، پژوهشگاه هوافضا، هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)
۱۵. مشیرزاده، حمیرا. ۱۳۸۸. تحول در نظریه های روابط بین الملل، تهران: نشر سمت
۱۶. معینی، رضا، ۱۳۹۳، نگاهی به قوانین و مجازاتهای هواپیما ربایی در ایران و جهان، تهران، جنگل
۱۷. نواده توپچی، حسین، ۱۳۹۵، حقوق بین الملل هوایی، انتشارات عقیدتی سیاسی ارتش،
۱۸. ریچارد نفیو، هنر تحریم ها، ۱۳۹۷، ترجمه مرکز پژوهش های مجلس،
۱۹. اترتون ترورسی و آن اترتون ترودی (۱۳۷۵). حل و فصل اختلافات هواپیمایی کشوری بین المللی، ترجمه محمد جواد میر فخرایی، تهران. مجله تحقیقاتی حقوقی دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۱۷-۱۶
۲۰. شیخی، محمد باقر، (۱۳۷۸). طبقه بندی اختلافات هواپیمایی بین المللی کشوری، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۴۶
۲۱. پاشازانوسی، مهناز؛ سلطان پور، فاطمه، صالحی، الهه، ۱۳۹۶، آثار تحریم های بین المللی بر ناوگان هوایی ایران، پژوهش در فقه، حقوق و علوم اسلامی،

۲۲. جعفری هرندی، کبری، ۱۳۹۷، آسیب شناسی تحریم های اقتصادی سازمان ملل متحد از منظر حقوق بشر، دوره سوم، شماره ۲۱. ص ۹۴-۱۰۷
۲۳. روح الهی، احمدعلی، مرادی، شعبان، ۱۳۹۳، بررسی مولفه های فرهنگ ایمنی در صنعت هواپیمایی، مجله علمی پژوهشی سلامت کار ایران، دوره ۱۱، شماره ۶. ص ۸۴-۹۳.
۲۴. رودکی، میثم، ۱۳۹۴، یاتا چیست و اهداف و عملکرد آن چگونه است؟ حقوق بین الملل هوایی و فضایی، ماهنامه دادرسی، سال هفتم، شماره ۳
۲۵. سپهری منصور، فرخ، محدودیت های حقوقی شورای امنیت در اعمال تحریم های اقتصادی، مجله حقوقی بین المللی، نشریه مرکز امور حقوقی بین المللی مجلس شورای اسلامی، سال ۱۳۸۷، ۲۵، شماره ۳۹.
۲۶. صارمی شاد آباد، احمد (۱۳۹۲). رسیدگی به جرایم هواپیمایی در نظام کیفری بین المللی و ملی، مجله مطالعات بین المللی پلیس، سال چهارم - شماره ۱۴
۲۷. فرهنگ، امیر، ۱۳۹۲، مبانی حقوقی تحریم های بین المللی علیه جمهوری اسلامی ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد واحد تهران مرکز، روابط بین الملل
۲۸. کریمی مجد، فرج الله، بررسی و نقدی بر وضعیت صنعت هوانوردی کشوری و حمل و نقل هوایی، سومین همایش ایمنی هوانوردی، ۱۳۸۴. -۰۳-ASC-۰۳-ASC\_۰۵۴.html  
Paper/com.civilica.www://h
۲۹. کریم زاده، لیلا، ۱۳۹۲، تحریم اقتصادی و پیامدهای آن بر جامعه ایران (با تاکید بر تحریم اقتصادی آمریکا علیه ایران)، کنفرانس بین المللی اقتصاد در شرایط تحریم، بابلسر، شرکت پژوهشی طرود شمال،
۳۰. گودرزی، سهیل؛ سلطانی نژاد، احمد؛ زهرائی، مصطفی؛ اسلامی، محسن، (۱۳۹۶). فصلنامه مطالعات روابط بین الملل، سال دهم، شماره ۳۹،

۳۱. مقتدر، هوشنگ، (۱۳۹۲) صلاحیت دولتها و انواع آن، فصلنامه حقوق بین الملل، دوره سوم، شماره ۷.

۳۲. مؤید قائدی، سارنگ، (۱۳۹۰)، بررسی نقش رویکرد شبکه اطلاعاتی در تأمین امنیت سیستم های حمل و نقل هوایی، اولین همایش ملی فناوری اطلاعات و ارتباطات، ابهر، دانشگاه جامع علمی کاربردی واحد ابهر،

۳۳. مسیح تهرانی، انوشیروان، ۱۳۸۶، حقوق بین الملل هوایی و فضایی، ماهنامه دادرسی، سال دوم، شماره ۱۰.

۳۴. ICAO Annex ۱۹ to the Convention on International Civil Aviation, safety management, first edition. ۲۰۱۳; p. ۱-۲.

۳۵. Cooper M.D.U. Towards a Model of Safety Culture. Safety . ۲۰۰۰; ۳۶: ۱۱۱-۱۳۶.

۳۶. Wiegmann DA, & Shappell SA. Human error analysis of commercial aviation accidents: Application of the human factors analysis and classification system (HFACS). Aviation Space and Environmental Medicine(. ۲۰۰۱; ۷۲(۱۱): ۱۰۰۶-۱۰۱۶.

۳۷. Choudhry RM, Fang D, Mohamed Sh. Developing a model of construction safety culture. Journal of Management in Engineering. ۲۰۰۷; ۲۳(۴): ۲۰۷-۱۲.

۳۸. State Safety Plan ۲۰۱۲-۲۰۱۵., Irish Aviation Authority, Safety Regulation Division. ۲۰۱۱, p. ۴- ۱۱.