

Research Paper

The Role of United State Congress and the Department of Treasury in Imposing Sanctions on the Islamic Republic of Iran and Its Impact on the Aviation Industry



*Mohamad Sajjad Esperi¹ , Hamidreza Shirzad²

1. PhD Student, Department of Public Policy, Faculty of Political Science, Central Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.
2. Assistant Professor, Faculty of Political Science, Central Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

Use your device to scan
and read the article online



Citation: Esperi MS, Shirzad H. (2020). [The Role of United State Congress and the Department of Treasury in Imposing Sanctions on the Islamic Republic of Iran and Its Impact on the Aviation Industry (Persian)]. *Journal Strategic Studies of Public Policy*, 10(35), 28-59.



Received: 11 Dec 2019

Accepted: 18 Jul 2020

Available Online: 21 Sep 2020

Key words:

Sanction, Congress,
OFAC, Air hazards,
Financial transfers

ABSTRACT

The victory of the Islamic Revolution in Iran and the change in its relations with the international system, especially the West, as well as withdrawal from the alliance with the West, provoked anger of the U.S., because it weakened the US influence in Iran and, consequently, put pressure on Iranian regime. Sanction in various fields is one of the most important US tools against Iran; most of these sanctions are on Iran's aviation industry. In this regard, this study attempted to determine the effects and consequences of sanctions on the aviation industry of Iran by focusing on the main actors in the political and legislative structure of the U.S. including Congress, the Treasury Department, and Office of Foreign Assets Control. This study provides a more realistic picture of what the US government is doing about sanctions against Iran so that the policymakers have a more accurate knowledge of the matter and the origin of the sanctions on the aviation sector, pay attention to the destructive effects of the sanctions, and adopt and apply the best executive instructions in this regard.

* Corresponding Author:

Mohamad Sajjad Esperi, PhD. Student.

Address: Department of Public Policy, Faculty of Political Science, Central Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

E-mail: sajjadesperi@yahoo.com

مقاله پژوهشی

نقش کنگره و وزارت خزانهداری آمریکا در اعمال تحریم‌ها علیه جمهوری اسلامی ایران و تأثیر آن بر صنعت هواپیمایی

* محمدسجاد اسپری^۱، حمیدرضا شیرزاد^۲

۱. دانشجوی دکتری، گروه سیاست‌گذاری عمومی، دانشکده علوم سیاسی، واحد تهران مرکز، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۲. استادیار و عضو هیئت علمی، دانشکده علوم سیاسی، واحد تهران مرکز، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

چکیده

پیروزی انقلاب اسلامی در ایران و تغییر موضع جمهوری اسلامی ایران در خصوص چگونگی ارتباطش با نظام بین‌الملل و خروج ایران از هم‌پیمانی با غرب، موجب برانگیخته شدن خشم ایالات متحده آمریکا نسبت به بیرون رفتن ایران از دایره نفوذش شد که به تبع آن مجموعه‌ای از فعالیت‌ها را جهت اعمال فشار علیه ایران در دستور کار خود قرار داد. در این میان موضوع تحریم‌ها در حوزه‌های مختلف یکی از مهم‌ترین ابزارهای آمریکا در برابر ایران است که بخش اعظمی از آن‌ها حوزه صنعت هوایی ایران را دربر می‌گیرد. در همین راستا این مقاله تلاش کرده است تا ضمن بیان و بررسی آثار و تبعات تحریم‌ها در صنعت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، به کنشگران اصلی موجود در ساختار سیاسی و قانون‌گذاری ایالات متحده آمریکا یعنی کنگره، وزارت خزانهداری و اداره کنترل سرمایه‌های خارجی آمریکا توجه کند. این مقاله تصویری واقع‌بینانه‌تر از آنچه در خصوص نحوه اخذ تصمیم و اعمال تحریم از سوی دولت آمریکا علیه ایران صورت می‌پذیرد، ارائه می‌کند تا سیاست‌گذاران نسبت به واقعیت امر و منشأ سیاست‌های تحریمی بخش هوانوردی اشراف دقیق‌تری یافته و علاوه بر توجه به آثار مخرب تحریمی، بهترین دستورالعمل‌های اجرایی را در این خصوص اتخاذ و اعمال کنند.

تاریخ دریافت: ۲۰ آذر ۱۳۹۸

تاریخ پذیرش: ۲۸ تیر ۱۳۹۹

تاریخ انتشار: ۳۱ شهریور ۱۳۹۹

کلیدواژه‌ها:

تحریم، کنگره، اوفک، مخاطرات هوایی، نقل و انتقالات مالی

* نویسنده مسئول:

محمدسجاد اسپری

نشانی: تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکز، دانشکده علوم سیاسی، گروه سیاست‌گذاری عمومی.

پست الکترونیکی: sajjadesperi@yahoo.com

مقدمه

می‌گذارند؛ خسارتی که مستقیماً بر آن وارد می‌کنند و تهدیدات صریح یا ضمنی‌ای که به موازات آن خسارت متوجه کشور هدف می‌شود. نقش تهدیدات ضمنی نیز در به تمکین واداشتن کشور مخاطب بسیار مهم است؛ بنابراین دولت‌هایی که در اعمال تحریم از نقش تهدیدکنندگی آن غافل می‌شوند شانس موقعیت کمتری دارند. تهدید جدی با آسیب تحریمی کمتر، نسبت به تهدید صوری با آسیب تحریمی بیشتر، کارایی بهتری دارد. مهم است این پیام با دقت و ظرافت منتقل شود که تحریم‌کننده برای ایجاد تغییر در رفتار کشور تحریم‌شونده مصمم است و در این راه برای استفاده از فشارهای بیشتر و مؤثرتر آمادگی دارد. در این راستا اگر تحریم‌کننده بتواند بسیج بین‌المللی قدرتمندتری ایجاد کند شانس بیشتری برای موفقیت خواهد داشت.

تحریم‌های اقتصادی به لحاظ نظری بر این اصل متکی‌اند که محرک اصلی رفتار دولت‌ها اهداف و منافع ملی آن‌هاست و این منافع قابل محاسبه‌اند. تحریم‌کنندگان از میان گزینه‌های گوناگون به انتخاب گزینه‌ای روی می‌آورند که بیشترین منفعت را برایشان به دنبال داشته باشد. در عین حال تحریم بر این فرض متکی است که منافع ملی دولت‌ها در هم تنیده شده و دولت‌ها را به یکدیگر وابسته کرده است. دولتی که وابستگی بیشتری داشته باشد طبیعتاً در برابر تحریم آسیب‌پذیرتر است. اگر دولت یا دولت‌هایی در پی بازداشتن دولت‌ها از رفتار یا سیاست خاصی باشند تلاش می‌کنند با استفاده از ابزار تحریم آن رفتار یا سیاست را غیرعقلانی جلوه دهند. در چنین شرایطی تحریم بر گزینه‌های طرف‌های تحت تحریم اثر می‌گذارد و آن‌ها را به هماهنگی و نگهداری با خواسته‌های تحریم‌کنندگان وامی‌دارد.

تحریم‌ها معمولاً شکل پلکانی دارند؛ به این معنی که

بین تحریم اقتصادی و جنگ اقتصادی همسانی مفهومی زیادی وجود دارد. جنگ اقتصادی چنان‌که در فرهنگ انگلیسی آکسفورد آمده نوعی استراتژی متشکل از مجموعه‌ای از اقدامات است برای تضعیف اقتصاد دولتی دیگر، اما معمولاً با نیت دستیابی به اهداف بنیادی تری که جنبه سیاسی و امنیتی دارند صورت می‌گیرد. در بحث نظامی بین دو یا چند کشور ممکن است آن‌ها از تکنیک‌های جنگ اقتصادی مثل محاصره اقتصادی یا تخریب زیرساخت‌های اقتصادی طرف مقابل به مشابه مکمل جنگ نظامی و تسهیل‌کننده پیروزی استفاده کنند، اما هر جنگ اقتصادی ضرورتاً توأم با جنگ نظامی نیست و ممکن است به عنوان جایگزین آن مورد استفاده قرار گیرد.

زمانی که دولت‌ها از نظر توانمندی نظامی سطح نسبتاً برابری دارند یا اینکه به دلایل در مورد کارایی راه‌های خشونت‌آمیز اطمینان خاطر وجود ندارد، طرفی که اقتصاد قدرتمندتری دارد انگیزه استفاده از ابزارهای غیرخشونت‌آمیز جنگ اقتصادی به عنوان جایگزین کم‌هزینه‌تر را پیدا می‌کند. در جهان امروز ضمن اینکه تمایل به استفاده از جنگ اقتصادی آرام به عنوان جایگزین جنگ نظامی بیشتر شده، ابزارهای آن نیز متنوع‌تر شده است. با چنین توضیحی به نظر می‌رسد تحریم اقتصادی نوعی نزاع با استفاده از ابزارهای اقتصادی است که در آن از روش‌های خشونت‌آمیز مانند تخریب مستقیم امکانات اقتصادی دولت هدف، خودداری می‌شود.

منتقدان جنگ اقتصادی بر آن‌اند که این نوع جنگ با ضربه زدن به زندگی جمعیت غیرنظامی، آثار ضداخلاقی و ضدانسانی ایجاد می‌کند. تحریم‌های اقتصادی از دو وجهه بر تصمیم کشور هدف تأثیر

اول و دوم زمام هماهنگی امور جهان را برعهده داشت، چهاربار مبادرت به اعمال تحریم کرد که تنها دو مرتبه آن موفقیت‌آمیز بود. سازمان ملل متحد نیز قبل از تحریم همه‌جانبه آخر عراق تنها سه‌بار دست به تحریم همه‌جانبه زد. شورای امنیت پس از تحریم عراق تحریم‌های دیگری را علیه کشورها، افراد و گروه‌ها اعمال کرده است. افزون بر تحریم‌های سازمان ملل متحد، کشورها نیز علیه دیگر کشورها به طور یک‌جانبه یا چندجانبه دست به اجرای تحریم می‌زنند که آمریکا بیش از هر کشور دیگر تحریم علیه کشورها را به کار برده است.

تحریم‌های اقتصادی راهبردی بیشتر جایگزین گزینه جنگ می‌شوند که هزینه اقتصادی آن از جنگ کمتر است و برای تحریم‌کنندگان توجیه اقتصادی دارد. تحریم‌های غیراقتصادی پیش از تحریم‌های اقتصادی آغاز می‌شود و هدف آن ترغیب کشور به تغییر سیاست است، تحریم غیراقتصادی بسته به نوع کشور و شرایط متفاوت است. از سوی دیگر تحریم‌ها می‌توانند بر پایه تصویب‌کننده و اجراکننده آن هم دسته‌بندی شوند. از این نظر می‌توان تحریم‌ها را به سه دسته تقسیم کرد؛ تحریم‌های یک‌جانبه مانند تحریم آمریکا علیه ایران، تحریم چندجانبه از سوی چند کشور یا اتحادیه مانند تحریم اتحادیه اروپا علیه ایران و تحریم از سوی شورای امنیت سازمان ملل متحد (حمزه، ۱۳۹۸).

تحریم‌های اقتصادی به عنوان ابزار معمولی در روابط بین‌الملل مورد استفاده قرار گرفته است، اما مفید و کارا بودن آن‌ها به طور دائم مورد بحث و شک قرار دارد؛ به طوری که تعدادی از محققین معتقدند سیاست‌های تحریم به طور عمومی در دوران بعد از جنگ سرد بی‌اثر بوده است و تعدادی دیگر اعتقاد دارند که تحریم‌ها می‌تواند به عنوان ابزاری مؤثر در پیشبرد اهداف سیاست خارجی مورد

در صورت عدم تأثیرگذاری تشدید می‌شوند. با تشدید تحریم زبان‌های رفتار منع شده افزایش می‌یابد و انتظار می‌رود تا در نقطه‌ای اثرگذار باشد. البته مشکل از آنجا ناشی می‌شود که ارزش‌گذاری دولت‌ها بر منافعشان تابع منطق ثابت و جهان‌شمولی نیست. محاسبه اینکه یک دولت در چه سطحی از تحریم‌ها به تمکین واداشته خواهد شد امر آسانی نیست. ممکن است خسارت معنوی ناشی از تمکین در برابر تحریم بسیار سنگین‌تر از خسارت مادی برآورد شود. به این خاطر که تشدید تحریم تا مرز ایجاد ورشکستگی و فروپاشی سیاسی توجیه‌پذیر می‌شود. با منطق اقتصادی شاید بتوان به این نتیجه رسید که چون تحریم در عصر وابستگی متقابل اقتصادی به صورت شمشیر دولبه عمل می‌کند پس غیرعقلانی است، اما تحریم یک منطق سیاسی دارد که در ساده‌ترین عبارت می‌توان آن را «محنت اقتصادی در ازای منفعت سیاسی» بیان کرد (قنبرلو، ۱۳۹۷: ۷۸-۸۰).

یکی از ابزارهای اقتصادی و سیاسی برای تحمیل خواسته‌های یک کشور استفاده از تحریم است. در این حالت کشور بزرگ و صاحب نفوذ در دنیای سیاست و اقتصاد قادر خواهد بود با اعمال محدودیت‌هایی بر اقتصاد کوچک‌تر و صاحب نفوذ کمتر از خود، هزینه‌های اقتصادی و سیاسی بر این کشور تحمیل کند. این وضعیت در صورت همراهی سایر بازیگران مهم اقتصادی و سیاسی جهان با کشور بزرگ تحریم‌کننده ابعاد جدی‌تر به خود می‌گیرد. کشورهای مختلف از تحریم‌های محدود اقتصادی برای مقاصد سیاسی خود علیه کشورهای هدف استفاده می‌کنند، ولی این نوع تحریم عموماً کم‌اثر بوده است. تحریم‌های همه‌جانبه از سوی سازمان‌های بین‌المللی نیز به‌ندرت صورت گرفته است. جامعه ملل که در فاصله بین دو جنگ جهانی

برای سه منظور به کار برده می‌شوند: نخست مهار حکومت، دوم تغییر رفتار حکومت و سوم تغییر نوع حکومت. طبیعتاً هرچه هدف تحریم بلندپروازانه‌تر باشد اجرای آن دشوارتر و پرهزینه‌تر خواهد بود؛ بنابراین اجرای مؤثر تحریم‌های بلندپروازانه غالباً مستلزم جلب موافقت اقتصادی و سیاسی کشورهای متعددی است.

ب) تعداد کشورهای شرکت‌کننده: به لحاظ تعداد شرکت‌کنندگان، تحریم‌های اقتصادی می‌توانند یک‌جانبه، چندجانبه و همه‌جانبه باشند. تحریم‌هایی که تنها از جانب یک کشور اعمال می‌شوند را تحریم‌های یک‌جانبه گویند و از آنجایی که هزینه اعمال آن بر دوش یک کشور است و کشور تحت تحریم می‌تواند نیازهای اقتصادی خود را از کشورهای دیگر که در تحریم شرکت نکرده‌اند برآورده کند، معمولاً از کارایی و شانس موقعیت کمتری برخوردار است. در مقابل تحریم‌های همه‌جانبه مستلزم صدور قطع‌نامه توسط شورای امنیت سازمان ملل و فعال کردن ماده ۴۱ فصل هفتم منشور سازمان ملل متحد هستند.

از آنجایی که کلیه کشورها قانوناً موظف به اجرای این تحریم‌ها هستند، این گونه تحریم‌ها می‌توانند از کارایی بسیار بالایی برخوردار باشند، اما جلب موافقت کلیه اعضای دائمی شورای امنیت که دارای حق وتو هستند دشوار و زمان‌بر است. تعداد این تحریم‌ها محدود است و تنها در شرایطی خاص علمی هستند. تحریم چندجانبه حدفصل تحریم‌های یک‌جانبه و همه‌جانبه است و در موارد مناسب می‌تواند از کارایی و سرعت قابل توجهی برخوردار باشد.

ج) دامنه پوشش بخش‌های اقتصادی: به لحاظ پوشش، تحریم‌ها را می‌توان به گونه فراگیر و هدفمند تقسیم‌بندی کرد. تحریم‌های فراگیر به تحریم‌هایی

استفاده قرار گیرد. فرضیه تحریم را اولین بار گالتون^۱ برای اعلام نارضایتی و بازداشتن کشورها از برخی از رفتارهایشان بیان کرده است. کلمه تحریم گستره زیادی از فعالیت‌های بین‌المللی را پوشش می‌دهد. هدف تحریم‌ها روشن و ساده است. تحریم‌ها اعمال می‌شوند تا کاهشی شدید در رفتار اقتصادی کشور هدف به وجود آورند و بنابراین موجب کاهش اشتیاق آن کشور برای پافشاری بر مخالفت با روند حاکم بر جامعه جهانی می‌شود. به طور کلی تحریم‌های اقتصادی یعنی یک یا چند کشور تحریم‌کننده محدودیت‌هایی را بر جریان کالاهای خدمات و یا سرمایه بین خود و کشور هدف، با هدف نهایی ایجاد سیاست‌های خارجی مشخص و یا بالا بردن امنیت ملی ایجاد کنند. کورسو^۲ تحریم‌ها را به صورت زیر تعریف می‌کند:

بایکوت: اعمال محدودیت‌هایی بر واردات یک یا چند کالا از کشور مورد تحریم که هدف از این نوع تحریم کاهش قدرت رقابت‌پذیری صادرات کشور هدف و کاهش درآمدهای ارزی و وارد آوردن خسارت به صنایع آن کشور است.

ممنوعیت: در این نوع تحریم صادرات کالاهای مشخصی به کشور هدف ممنوع می‌شود.

تحریم‌های مالی: وام دادن و سرمایه‌گذاری در کشور هدف محدود یا غیرقانونی اعلام می‌شود این حالت شامل مصادره دارایی‌ها نیز می‌شود.

تحریم‌های اقتصادی را می‌توان از دو جهت تقسیم‌بندی کرد:

الف) اهداف تحریم: تحریم‌های اقتصادی اساساً

1. Galtung

2. Caruso

گفته می‌شوند که آثار آن‌ها قابل کنترل نبوده و دامنه خسارت و ضایعات آن‌ها کلیه بخش‌های اقتصادی و گروه‌های اجتماعی - جمعیتی را دربر گیرد. از سوی دیگر تحریم‌های هدفمند به تحریم‌هایی گفته می‌شوند که می‌توانند فعالیت‌های اقتصادی معینی را هدف قرار دهند و دامنه خسارت تحریم را به گروه‌های اجتماعی معینی محدود کنند که به عنوان مثال می‌توان به تحریم‌های مالی، منع فروش و انتقال تجهیزات نظامی و ممنوعیت‌های مسافرتی اشاره کرد (آرمن، صلاح‌منش و علائی، ۱۳۹۷: ۱۹۰-۱۹۵).

۱. ادبیات موضوع

یکی از عرصه‌های مهم فناوری با سطح پیچیدگی بالا که می‌تواند تأثیرات شگرفی در اقتدار و کارآمدی حوزه‌های اقتصادی، سیاسی، علمی و عمومی هر کشور داشته باشد، صنعت هوایی است. تعیین اهداف، الزامات و نیازهای این بخش از جمله عوامل پیش‌برنده‌ای است که می‌تواند به صورت مستقیم و غیرمستقیم بر دیگر صنایع پیشرو اثرگذار باشد. طبق آمارهای رسمی عمر هواپیماهای موجود بالای ۲۰ سال است و برای استفاده از آن‌ها به قطعات یدکی نیاز است که با وجود تحریم‌ها دستیابی به قطعات هواپیماهایی از تکنولوژی آمریکا استفاده می‌کنند به‌سادگی امکان‌پذیر نیست و تأمین قطعات برای هواپیماهای عمده‌تأسیس‌شده، یکی از معضلات جدی صنعت هوایی به شمار می‌رود.

به دلیل تحریم‌های مختلف، کشور در زمینه تجهیز ناوگان هوایی با مشکل جدی روبه‌روست. این مشکل موجب شده تا امکان خرید هواپیماهای دست‌اول برای ایران فراهم نباشد و با توجه به اینکه بیش از ۱۰ درصد تکنولوژی شرکت ایرباس متعلق به ایالات متحده آمریکاست، معضل بزرگی برای

صنعت هوایی کشور به وجود آمده است. همین مسئله باعث شده برای رفع این مشکل جهت خرید هواپیماهای دست‌دوم و از رده خارج سایر کشورها اقدام شود، اما این تحریم‌ها تنها به خرید هواپیماهای نو محدود نمی‌شود، بلکه در پی تحریم‌های آمریکا، در خرید هواپیماهای دست‌دوم نیز کارشکنی صورت می‌گیرد. چنان‌که در پی توافق که با یک شرکت چینی صورت گرفته بود مقرر شد شرکت ایران ایرتور تعداد ۲۲ فروند هواپیمای MD را از این شرکت خریداری کند، اما پس از آگاهی ایالات متحده از این موضوع و تحت فشار قرار دادن شرکت خارجی نهایتاً این شرکت از انعقاد قرارداد با ایران امتناع ورزید (مس‌چی، ۱۳۹۶: ۳۶-۶۵).

بررسی‌ها نشان می‌دهد در حال حاضر با یک شکاف قابل توجه بین عرضه و تقاضا در حوزه ناوگان هوایی مواجه هستیم. به عبارت دیگر با حدود ۱۵۰ فروند هواپیمای فعال باید پاسخ‌گوی بازاری با استعداد ۳۰۰ فروند باشیم و این در حالی است که به دلیل فرسودگی ناوگان و غیراقتصادی بودن تعمیرات به طور متوسط، سالانه ۱۰ الی ۱۵ فروند هواپیما نیز از رده عملیاتی بودن خارج می‌شوند که در صورت عدم ورود هواپیماهای جایگزین به‌ناچار با محدودیت و کاهش پرواز به بسیاری از نقاط کشور روبه‌رو خواهیم بود. علاوه بر این، هزینه‌های فزاینده و مشکلات مدیریتی موجب غیراقتصادی شدن فعالیت برخی شرکت‌های هواپیمایی دولتی شده است و تداوم مشکلات می‌تواند تمامی صنعت هوایی را تهدید کند؛ بنابراین در حال حاضر گلوگاه اصلی توسعه بخش هوانوردی همانا برخورداری از ناوگان مناسب به تعداد موردنیاز و تسهیل ورود هواپیما و قطعات آن به کشور است (نصیرزاده، جاویدراد، لطفی جلال‌آبادی و ضرغامی، ۱۳۹۲: ۳۵-۷۰).

۱-۱. اهمیت پژوهش

متحمل خواهد بود. بر مبنای این رویکرد تحریم‌ها به عنوان راهی کم‌هزینه برای بازداشتن ایران از مسیر هسته‌ای شدن در صورتی جواب‌گوست که دیگر دولت‌ها نیز ایالات متحده را همراهی کنند.

همراهی دیگر کشورها به گونه‌ای اقدام آمریکا علیه ایران را مشروعیت می‌بخشد و هزینه‌های آمریکا را پایین می‌آورد. این امر همچنین سبب محدود شدن انتخاب‌های ایران و در نهایت تسلیم می‌شده است (توتونچی، زیباکلام و نیاکویی، ۱۳۹۷: ۷۵، ۷۶). در اول جولای سال ۲۰۱۰ آمریکا تحریم جامعی تحت عنوان «قانون جامع تحریم‌ها و عدم سرمایه‌گذاری علیه ایران»^۳ (سیسادا) را به تصویب رساند که به طور قابل ملاحظه‌ای موجب بهبود توسعه و گسترش قانون تحریم ایران در سال ۱۹۹۶ شد.

سیسادا تحریم‌های جدیدی علیه بانک‌ها و مؤسسات مالی که در معاملات ایران حضور داشتند را فراهم می‌کرد و مجازات‌های کیفری برای نقض‌کنندگان موارد تحریم‌ها را افزایش می‌داد. در تاریخ ۲۱ نوامبر ۲۰۱۱ ایالات متحده آمریکا از ایران به عنوان منطقه‌ای برای شروع عملیات پولشویی نام برد. در اوایل ژانویه ۲۰۱۲ رئیس‌جمهور آمریکا تحریم بانک مرکزی ایران را امضا کرد که به موجب آن بانک‌ها و شرکت‌های خارجی که با بانک مرکزی ایران معامله کنند را مشمول جریمه‌های سنگین قرار می‌داد.

در مارس ۲۰۱۲ نیز اتحادیه اروپا اقدام به تعلیق دارایی‌های بانک مرکزی و تحریم سوئیفت^۴ بانکی با هماهنگی آمریکا کرد و ممنوعیت مبادلات بین بانک‌های ایرانی و اروپا، مسدود کردن تخصیص تمام

خمیرمایه هر پژوهش آینده‌نگری آن است. تغییر وضعیت موجود و رسیدن به وضعیت مطلوب در همه حوزه‌ها مستلزم شناخت دقیق و واقع‌بینانه محیط و ارزیابی فرصت‌ها، منابع و تهدیدات است. مطالعات و پیش‌بینی آینده‌های ممکن، خود پیش‌نیاز اساسی برای بررسی و مطالعات راهبردی به شمار می‌آید. از این رو اهمیت این تحقیق بیش از هر چیز ناشی از درک بهتر زمین بازی تحریم، ابزارها، بازیگران و آثار و تبعات آن بر صنعت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران است.

۲. روش‌شناسی پژوهش

این مقاله بر مبنای هدف جزو تحقیقات بنیادی است که می‌تواند در درازمدت مبنایی برای انجام سایر پژوهش‌ها و توسعه دانسته‌های موجود باشد همچنین روش مورد استفاده پژوهش از نوع توصیفی - تحلیلی است که تلاش شده تا با بهره‌گیری از روش مطالعه کتابخانه‌ای و استفاده از اسناد و مدارک علمی - پژوهشی، مقالات، کتب مرجع و منابع خارجی نسبت به گردآوری داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز اقدام شود.

۳. یافته‌های پژوهش

۳-۱. ساختار تحریم‌های ایالات متحده آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران

از آنجایی که فعالیت‌های هسته‌ای یک مسئله چندبعدی است و بازداشتن دولت‌هایی همچون ایران از مسیر هسته‌ای شدن تنها یک بُعد آن است، ایالات متحده آمریکا می‌بایست دیگر کشورها را نیز با خود همراه کند تا قادر به اعمال یک دیپلماسی فشار قوی علیه ایران شوند. در اثر همراهی دیگر دولت‌ها انزوای ایران و در تنگنا قرار گرفتن این کشور

3. COMPREHENSIVE IRAN SANCTIONS, ACCO-
NTABILITY, AND DIVESTMENT ACT

4. Iran and Libya Sanctions Act (ILSA)

5. Swift

اعتبارات بانکی کوتاه‌مدت به ایران از جمله اقدامات دیگری بود که در اکتبر ۲۰۱۲ توسط اتحادیه اروپا به اجرا درآمد (آرمن و همکاران، ۱۳۹۷).

۲-۳. نقش نومحافظه‌کاران آمریکا در تحریم ایران

جنگ پیش‌دستانه با کشورهای محور شرارت دارای یک پشتوانه نظری است. لئواشتراس^۷، تثبیت و گسترش صلح جهانی را لازمه مقابله پیش‌دستانه با نیروهای اهریمنی قلمداد می‌کند. به همین دلیل یکی از اولویت‌های قانون‌گذاران نومحافظه‌کار تصویب تحریم‌های جامع، بازدارنده و پیش‌دستانه علیه جمهوری اسلامی ایران است. مهم‌ترین تهدیدات جمهوری اسلامی ایران از نظر نومحافظه‌کاران کنگره آمریکا عبارت‌اند از؛

- صدور مبنای و آموزه‌های انقلاب؛
- اشاعه موشک‌های بالستیک و برگزاری رزمایش‌های موشکی؛
- حمایت از جنبش‌های مقاومت شیعه؛
- تلاش برای اکتساب، ساخت و اشاعه تسلیحات کشتار جمعی؛
- نفوذ در آمریکای لاتین؛
- بی‌ثبات‌سازی خاورمیانه و شمال آفریقا؛
- حمایت از بشاراسد؛
- ناامن‌سازی امنیت کشتیرانی در دریا‌های آزاد؛
- نقض حقوق اقوام و اقلیت‌های قومی و فرقه‌ای؛
- پولشویی.

به همین دلیل به‌تدریج از سال ۲۰۰۹ تصویب تحریم‌های چندوجهی در دستور کار قرار گرفت که از مصادیق آن می‌توان به تصویب قانون سیسادا یا همان «قانون جامع تحریم‌ها، مسئولیت‌پذیری و محروم‌سازی علیه ایران»، تمدید قانون «ایسا»^۸ و «قانون مقابله با دشمنان آمریکا از طریق تحریم‌ها» در دوم اوت ۲۰۱۷ اشاره کرد. لئواشتراس معتقد بود هر سیاست‌مدار خوب باید یک حلقه درونی مورد اعتماد داشته باشد. فردی که در گوش پادشاه پیچ (کنایه از مشاوره) می‌کند بسیار مهم‌تر از خود پادشاه است. به همین دلیل یکی از ویژگی‌های مصوبات تحریمی کنگره علیه ایران نقش تأثیرگذار لابی‌های رژیم صهیونیستی به‌ویژه «آپیک»^۹ است.

کنگره صهیونیسم سازمان جهانی صهیونیسم، کمیته امور عمومی آمریکا و رژیم اسرائیل، کنفرانس رؤسای سازمان‌های یهودی، لابی مسیحیان صهیونیست، کنگره مراقبت پنتاگون، کنفرانس امنیتی هرتزلیا و مؤسسه یهود در امور امنیت ملی از مهم‌ترین لابی‌های رژیم صهیونیستی در کنگره محسوب می‌شوند. طی پنج دهه گذشته لابی‌های رژیم صهیونیستی به گونه‌ای قدرت خود را توسعه داده‌اند که امروز به عنوان سومین حزب آمریکا مطرح هستند. نفوذ «آپیک» بر فرایند دیپلماسی تقنینی آمریکا به حدی روبه افزایش است که سناتورها در محافل خصوصی از آن به عنوان «ماهیچه یهودی»^{۱۰} نام می‌برند؛ برای مثال ارتباط نزدیک لابی «آپیک» با هاوارد برمن^{۱۱} رئیس کمیته روابط خارجی صدویازدهمین مجلس نمایندگان نقش مهمی را در

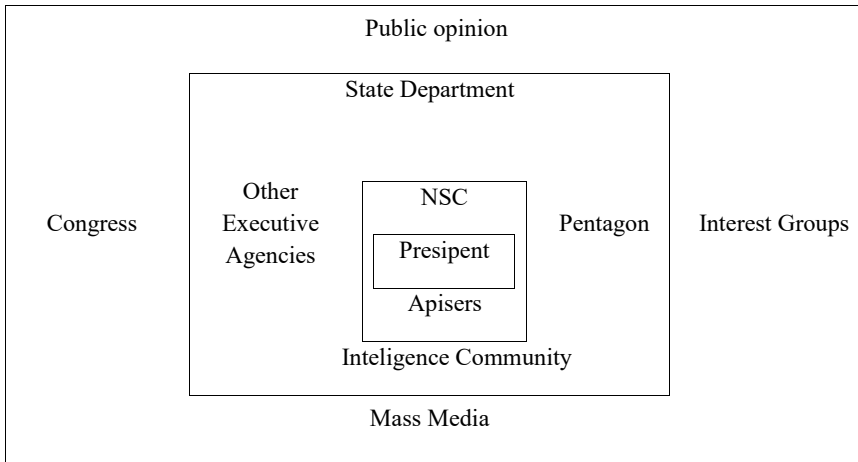
7. Iran sanctions

8. The American Israel Public Affairs Committee (AIPAC)

9. Jew muscle

10. Howard Berman

6. Leo Strauss



تصویر ۱. تقسیم‌بندی بازیگران تأثیرگذار بر تصمیم‌گیری‌های سیاست خارجی آمریکا

گسترش تحریم‌های غیرهسته‌ای علیه اشخاص حقیقی و حقوقی وابسته به صنایع کشتیرانی، هواپیمایی، بانکی و مالی جمهوری اسلامی ایران از سال ۲۰۰۹ با ادعای مبارزه با موشک‌های قابل حمل کلاهک هسته‌ای یا تروریسم و نیز بر اساس اصل تعمیم انجام می‌شود (تصویر شماره ۱) (دل‌اورپور اقدم و دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۹۷: ۳۵۸-۳۶۰).

۲-۳. نقش کنگره آمریکا در تحریم ایران

تجربه نشان داده هر زمان که کنگره آمریکا در موضوع ایران وارد شده است، رفتار آمریکا نسبت به ایران تهاجمی‌تر و با اعمال سیاست‌های سخت‌تری همراه بوده است. درواقع از زمان ورود کنگره به موضوع تحریم‌های ایران، تحریم‌ها از حالت دوجانبه به حالت چندجانبه و بین‌المللی تبدیل شد؛ چراکه کنگره تلاش کرده تا سیاست‌های خود در قبال ایران را به صورت قانونی مطرح کند که قابل تسری به کل جهان باشد و سایر کشورها ملزم به تبعیت از آن شوند.

ارائه لایحه «قانون تحریم بنزین ایران» ایفا کرد.

طرح اولیه قانون سیاست‌ها نیز از طریق ارتباط‌دهی و تأثیرگذاری هدفمند و منسجم لابی «آپیک» با کریستوفر دود^{۱۱}، رئیس وقت کمیته بانکی مجلس سنا از حزب دموکرات، کلید خورد و یکی دیگر از ویژگی‌های تقنینی نئوکان‌های کنگره، سازمان‌دهی جنگ اقتصادی تمام‌عیار علیه جمهوری اسلامی ایران با یکپارچه‌سازی، تعمیم، هوشمندسازی و تجمیع تحریم‌هاست. برای مثال رایزنی قانون‌گذاران آمریکا با هم‌تایان پارلمانی خود در اتحادیه اروپا، جنوب شرق آسیا یا کشورهای همسایه ایران و مجاب‌سازی و ترغیب آنان برای تحریم اقتصادی و نفتی ایران مبتنی بر اصل یکپارچه‌سازی است.

اصل هوشمندسازی به مفهوم شناسایی و تحریم حوزه‌های آسیب‌پذیر جمهوری اسلامی ایران در بخش‌های انرژی، اقتصادی، بانکی و مالی است.

11. Cheristopher Dodd

اما این تمایل وجود دارد که اولویت‌های سیاست خارجی رئیس‌جمهور را به چالش بکشد.

این اندیشمندان در نهایت نتیجه می‌گیرند که بعد از جنگ جهانی دوم میزان فعالیت کنگره در برخی موارد کاهش یافته، اما در عین حال بر میزان شهامت و قاطعیت یا جسارت کنگره افزوده شده است، به گونه‌ای که توانسته سیاست‌های رئیس‌جمهور را به چالش بکشد (دهشیار و مرادی، ۱۳۹۶: ۸۴-۸۷).

هر قانونی برای تصویب باید به تأیید مجلس‌های سنا و نمایندگان کنگره برسد. علاوه بر این کنگره دارای چهار نوع کمیته اصلی، فرعی، مشترک و کمیته کنفرانس است. کنگره دارای دو نوع قدرت تصریح‌شده در قانون اساسی و قدرت ضمنی است. قدرت‌های تصریح‌شده در قانون اساسی آمریکا و همچنین فصول پنجم و هفتم قید شده که شامل ۲۸ مورد هستند. برخی از این قدرت‌ها عبارت‌اند از: وضع و وصول مالیات‌ها، عوارض گمرکی، تعرفه‌ها، تنظیم مقررات با کشورهای خارجی، اعلام جنگ، تشکیل ارتش و حمایت از آن، تصویب نامزدهای پیشنهادی رئیس‌جمهور برای سمت‌های فدرالی و فرماندهی مراکز نظامی آمریکا در نقاط مختلف جهان که همگی مجریان سیاست خارجی آمریکا هستند. همچنین طبق بخش دوم فصل دوم قانون اساسی، رئیس‌جمهور برای تصویب معاهداتی که درباره آن‌ها مذاکره کرده نیاز به مشورت و رضایت مجلس سنا با دوسوم آرا دارد. قدرت‌های ضمنی نیز از بند آخر بخش هشتم فصل اول قانون اساسی ناشی می‌شود که طبق آن کنگره حق دارد تا در موارد ضرورت و مقتضی قوانین موردنیاز را تصویب کند (Nolan, 2017: 2-7).

تحریم‌هایی که کنگره ایالات متحده آمریکا

کامرون^{۱۲} معتقد است طبق قانون اساسی، قدرت اصلی سیاست خارجی میان رئیس‌جمهور و کنگره دو مجلس تقسیم شده است. او بازیگران تأثیرگذار بر تصمیم‌گیری‌های سیاست خارجی آمریکا را به چهار طبقه تقسیم می‌کند که رئیس‌جمهور در اولین و کنگره در آخرین لایه قرار دارد.

اندیشمندانی همچون ریپلی و لیندسی^{۱۳} معتقدند «غیرممکن است بدون در نظر گرفتن کنگره، سیاست خارجی آمریکا را به طور کامل درک کرد» کارتر و اسکات^{۱۴} نیز معتقدند در حوزه رفتارهای سیاست خارجی کنگره، سه نوع رفتار قابل شناسایی است که عبارت‌اند از: فعالیت، قاطعیت و پیشتازی. آن‌ها با ترکیب این رفتارها، چهار مدل از کنگره درگیر در سیاست خارجی در نظر می‌گیرند.

الف) کنگره رقابتی: در این کنگره هر دو سطح فعالیت و جسارت بالا بوده و سیاست رئیس‌جمهور را به چالش کشیده و بازتاب یک کنگره احیاشده است.

ب) کنگره عقب‌نشسته: تابع تصمیمات رئیس‌جمهور و حامی او و غیرفعال است که بازتاب‌دهنده یک کنگره تسلیم و سازش‌پذیر است که به سیاست‌های داخلی توجه بیشتری می‌کند.

ج) کنگره حمایتی: در این کنگره فعالیت بیشتر با جسارتی کمتر ترکیب شده است و نشان می‌دهد کنگره با رئیس‌جمهور برای رسیدن به اهداف سیاسی مشترک همکاری می‌کند.

د) کنگره استراتژیک: در این نوع کنگره فعالیت کمتر با جسارت بیشتر ترکیب شده و مشاجرات با رئیس‌جمهور با دقت بیشتری انتخاب می‌شوند،

12. Cameron

13. Ripley -lindsay

14. Carter- escat

دولت‌ها و شرکت‌های خاکی دنیا است.

۳-۳. نقش وزارت خزانه‌داری آمریکا در تحریم ایران

این وزارتخانه یکی از پانزده وزارتخانه دولت فدرال ایالات متحده آمریکا است. مأموریت اصلی آن ایجاد اقتصادی قوی و تولید فرصت‌های شغلی و اقتصادی با ارتقای شرایط رشد اقتصادی و تعادل داخلی و خارجی، تقویت امنیت ملی با نبرد با تهدیدات و حفاظت از یکپارچگی سیستم اقتصادی و مدیریت مؤثر و کارای پول و منابع است که «اداره کنترل دارایی‌های خارجی آمریکا» OFAC مسئولیت اصلی رصد و بررسی عملکرد بهینه تحریم‌ها و همچنین صدور دستورات اجرایی علیه کشورهای هدف را برعهده دارد. شاید بتوان تفاوت میان کنگره وزارت خزانه‌داری ایالات متحده آمریکا با وزارت خزانه‌داری را در میزان شدت فرامرزی بودن تحریم‌های کنگره دانست؛ به طوری که بیشترین آثار تحریم‌ها را در حوزه‌هایی (بانکی، نفتی، هواپیمایی و کشتیرانی) شاهد هستیم که بیشترین میزان وابستگی را به صنعت و تکنولوژی غرب دارند (تصویر شماره ۲) (علوی و امیری، ۱۳۹۵: ۷۳-۸۱).

۳-۳-۱. تاریخچه اوفک

حضور وزارت خزانه‌داری آمریکا در وضع تحریم‌های اقتصادی علیه کشورهای دیگر بازمی‌گردد به جنگ ۱۸۱۲، زمانی که آلبرت گالتین، وزیر خزانه‌داری ایالات متحده آمریکا در واکنش به آزار ملوانان آمریکایی، تحریم‌هایی را علیه بریتانیا وضع کرد. دایره کنترل دارایی‌های خارجی وزارت خزانه‌داری آمریکا در دسامبر ۱۹۵۰ تأسیس شد. البته آژانس‌هایی که پیش‌تر این وظیفه را در وزارت

درخصوص جمهوری اسلامی ایران از سال ۲۰۱۰ به بعد وضع کرده است، شامل شش قانون و مصوبات هر قسمت از آن‌ها می‌شود که در ادامه آمده‌اند.

قانون سیسادا (تحریم انرژی و مبادلات مالی)، مصوب اول جولای ۲۰۱۰ با هدف تحریم افراد و مؤسسات مرتبط با بخش انرژی ایران. در بخش هفتم این قانون «فروش سوخت هواپیما و دیگر محصولات سوختی به ایران» ممنوع اعلام شده است.

قانون اینکسنا (منع گسترش سلاح هسته‌ای ایران، سوریه و کره شمالی، مصوب ۱۹۹۹ و اصلاح شده در سال ۲۰۱۱ با هدف تحریم فعالیت‌های هسته‌ای).

قانون میهن پرستی، مصوب ۲۶ اکتبر ۲۰۰۱ (پس از ۱۱ سپتامبر) و اصلاح شده در ۲۱ نوامبر ۲۰۱۱ با هدف دسترسی به سیستم‌های بانکی و پولشویی و افزایش امنیت شهروندان.

قانون اختیار دفاع ملی (NDAA)، مصوب ۳۱ دسامبر ۲۰۱۱ به بهانه غنی‌سازی در انرژی اتمی ایران و تهدید ایران به انسداد تنگه هرمز با هدف محرومیت ایران از منابع درآمد مالی.

قانون کاهش تهدید ایران و حقوق بشر سوریه، مصوب آگوست ۲۰۱۲ به بهانه وضعیت حقوق بشر ایران و سوریه با هدف عدم اشاعه سلاح‌های کشتار جمعی.

قانون آزادی و منع گسترش تبلیغاتی ایران (IFCP)، مصوب پایان سال ۲۰۱۲ که بخشی از قانون «اختیار دفاع ملی ۲۰۱۲» است با هدف بستن تمامی راه‌های دور زدن تحریم ایران، به‌ویژه در حوزه کشتیرانی.

اکثر تحریم‌های کنگره در ارتباط با ایران، از نوع ثانویه بوده که گستره مجازات آن شامل همه

در شرایط اضطراری اقدامات خود را علیه دولت‌های خارجی و همین‌طور برخی سازمان‌ها و افراد که تهدیدی برای امنیت ملی آمریکا محسوب می‌شوند اجرایی می‌کند. به عنوان بخشی از وزارت خزانه‌داری آمریکا، اوفک تحت توجه و حمایت دفتر اطلاعاتی مالی و تروریسم فعالیت دارد که اصولاً متشکل از وکلا و عوامل اطلاعاتی است. در حالی که بسیاری از اهداف آن به طور فزاینده‌ای با کاخ سفید هماهنگ می‌شود، بیشترین موارد فردی در نتیجه بررسی‌های گسترده دفتر هدف‌گذاری جهانی (OGT) اوفک ایجاد می‌شود.

به عنوان یکی از قدیمی‌ترین و ناشناخته‌ترین آژانس‌های دولتی، اوفک بیش از نیم‌قرن پیش فعالیت خود را آغاز کرده و نقش چشم‌گیری به عنوان اهرم دولت آمریکا در سیاست خارجی بازی می‌کند. این آژانس قادر است تا مالیات‌های عمده‌ای را علیه نهادهایی که با دولت آمریکا مقابله می‌کنند، وضع کند، از جمله وضع جرمه‌های بسیار سنگین، بلوکه کردن دارایی‌ها و روی هم رفته منع فعالیت نهادهای متخاصم در آمریکا.

۳-۳-۳. اختیارات اوفک

علاوه بر قانون تجارت با دشمن و چند وضعیت اضطراری ملی که هم‌اکنون در حال اجرا هستند، اوفک اختیارات خود را از چندین قانون فدرال آمریکا که به تحریم‌ها و ممنوعیت‌ها مربوط است، کسب می‌کند.

- درخصوص اجرای تحریم‌ها، اوفک از «دادوستدهای غیرقانونی» که توسط این سازمان به عنوان دادوستدهای مالی و تجاری و دیگر معاملات که افراد آمریکایی بدون اجازه اوفک در آن شرکت داشته باشند، جلوگیری می‌کند.

خزانه‌داری برعهده داشتند تحت عنوان «دفتر کنترل اموال خارجی» از سال ۱۹۴۰ تا ۱۹۴۷ و «دفترداری بین‌المللی» از سال ۱۹۴۷ تا ۱۹۵۰ تکمیل شده و فعالیت می‌کردند. دفتر کنترل اموال خارجی توسط فرمان اجرایی ریاست‌جمهوری به شماره ۸۳۸۹ به عنوان واحدی از وزارت خزانه‌داری آمریکا در ۱۰ آوریل ۱۹۴۰ تأسیس شد. این دفتر در زمان جنگ بر واردات نظارت داشت و محدودیت‌هایی را بر تجارت با دشمن اعمال می‌کرد. این سازمان همچنین در اجرایی کردن فهرست سیاه شرکت می‌کرد. دفتر کنترل اموال خارجی در سال ۱۹۴۷ با انتقال دستورالعمل‌های آن به آژانس تازه تأسیس شده دفتر دارایی‌های بین‌المللی، منحل شد.

در سال ۱۹۴۸ اجرای آن دسته از اقدامات که به بلوکه کردن اموال خارجی منجر می‌شد به یکی از دپارتمان‌های وزارت دادگستری منتقل شد. دایره دفتر کنترل دارایی‌های خارجی در سال ۱۹۵۰ در دفتر اموال بین‌المللی بنا به دستور وزارت خزانه‌داری دایر شد. این اقدام به دنبال ورود چین به جنگ دو کره و دستور ترومن، رئیس‌جمهور وقت آمریکا، در مورد مسدود کردن همه دارایی‌های چین و کره شمالی که تحت اختیار آمریکا بود، انجام شد. این دفتر علاوه بر مسدود کردن دارایی‌های چین و کره شمالی، مقرراتی را اجرایی کرد و فرمان‌های جدیدی تحت قانون تجارت با دشمن صادر کرد.

۳-۳-۲. سازوکار اوفک

اوفک یک آژانس اجرایی، اطلاعاتی و مالی است که زیرمجموعه خزانه‌داری محسوب می‌شود و وظیفه آن برنامه‌ریزی و اجرای تحریم‌های اقتصادی و تجاری در حمایت از اهداف امنیت ملی و سیاست خارجی آمریکاست. اوفک تحت اختیار ریاست‌جمهوری و

- سرمایه‌گذاری جدید در آمریکا؛

- سرمایه‌گذاری در املاک تحت نظارت دولت ایران؛

- خرید، فروش، حمل‌ونقل، معارفه، دلالتی، تأیید، تأمین مالی، تسهیل یا تضمین موضوع کالا یا خدمات ایرانی یا متعلق به دولت ایران؛

- دریافت هزینه و سود بر وام‌های موجود در ایران مگر آنکه مجوز مخصوص از اوفک را دریافت کند؛

- تجارت یا تأمین مالی تجارت نفت ایران و محصولات نفتی پالایش‌شده در ایران؛

محدودیت‌های وارداتی از ایران

- واردات کالا یا خدمات ساخت ایران به آمریکا؛

- واردات کالا یا خدمات متعلق یا تحت نظارت دولت ایران به آمریکا؛

- ارائه سرمایه، تأیید، تسهیل یا تضمین معاملات به این معنا که نمی‌توان به یک فرد یا شرکت در واردات کالا یا خدمات ساخت ایران کمک کرد.

این محدودیت‌ها فقط مربوط به واردات مستقیم از ایران نیست، بلکه شامل واردات از کشور ثالث به آمریکا و همین‌طور واردات برای انتقال از ایران به آمریکا برای کشور دیگر هم می‌شود.

استثنا: افراد می‌توانند تحت شرایطی خاص کالاهای ساخت یک کشور دیگر را که شامل مواد اولیه ایرانی هستند از آن کشور به آمریکا وارد کنند

محدودیت‌های صادراتی به ایران

- صادرات کالا، فناوری و خدمات به ایران؛

- صادرات کالا، فناوری و خدمات به دولت ایران؛

- اوفک می‌تواند در موارد دادوستدهای ممنوع‌شده استثنا قائل شود. این استثنا می‌تواند از طریق صدور یک مجوز کلی برای انواع خاصی از دادوستدها یا از طریق صدور مجوزهای جزء به جزء برای چند نوع دادوستد باشد.

- اوفک برنامه‌های تحریمی اقتصادی را علیه کشورها، گروه‌ها، افراد و تجارت‌ها از طریق مسدود کردن دارایی‌ها و اعمال محدودیت‌های مالی تجاری برای نیل به اهداف موردنظر در زمینه امنیت ملی و سیاست خارجی آمریکا اداره و اجرایی می‌کند.

- بر اساس قانون «اختیارات اقتصادی در شرایط اضطراری IEEPA»، رئیس‌جمهور آمریکا قادر است تا در شرایط اضطراری ملی از برداشت دارایی‌های کشورهای دیگر که تحت اختیارات آمریکاست جلوگیری کند. این حکم پس از آن از طریق اوفک و از طریق اجرا و صدور مقررات خاصی و انتقال آن به مؤسسات مالی، اجرایی می‌شود (فیروزنژاد، ۱۳۹۵).

۳-۴. افراد تحت پوشش قانون اوفک

- اشخاصی که در خاک آمریکا حضور دارند (با هر وضعیت مهاجرتی)

- اشخاصی که تبعه آمریکا هستند چه در داخل و یا خارج از آمریکا زندگی می‌کنند.

- افرادی که دارای اقامت دائم (گرین کارت) آمریکا هستند فارغ از اینکه در داخل یا خارج از آمریکا زندگی می‌کند.

- شرکت‌هایی که بر پایه قوانین آمریکا سازمان یافته‌اند که شامل شعب خارجی آن‌ها نیز می‌شود.

۳-۵. محدودیت‌های مالی و سرمایه‌گذاری

- صادرات کالا، فناوری و خدمات از آمریکا به یک کشور ثالث در صورتی که بدانید یا مشخص باشد که این مواد برای ارسال مستقیم و غیرمستقیم به ایران است؛

- صادرات کالا، فناوری و خدمات از آمریکا به یک کشور ثالث زمانی می‌تواند خلاف تحریم‌های ایران نباشد که به شکل قابل ملاحظه‌ای تغییر و تبدیل به یک کالای خارجی شده و به ایران صادر شود و کالا یا فناوری آمریکایی که شما فرستادید درصد کمی از کالای خارجی و محصول نهایی را تشکیل دهد (کمتر از ۱۰ درصد).

۳-۶. اخذ مجوز اوفک

مجوز اوفک به معنای صدور موافقتی است بر انجام معامله‌ای که در صورت نداشتن آن موافقت‌نامه انعقاد معامله ممنوع خواهد بود. درواقع هر نوع صادرات، واردات یا معامله‌ای مربوط به ایران که واجد شرایط یکی از موارد استثنا نباشد ممنوع است، مگر آنکه شما از اوفک مجوز گرفته باشید. مجوزهای اوفک دو نوع است: مجوز عام و مجوز خاص

- مجوز عام: مجوزی است که به همه اجازه‌ای می‌دهد که یک نوع معامله خاص را بدون نیاز به دریافت مجوز انجام دهند. اوفک تاکنون فقط دو مجوز عام در رابطه با تحریم‌های ایران صادر کرده است که عبارت‌اند از:

الف) مجوز عام شماره یک (صادر شده در دسامبر ۲۰۰۳) که در پاسخ به زلزله بم به مدت ۹۰ روز به همه افراد آمریکایی اجازه داد که با هدف انسان‌دوستانه و بازسازی، کمک مالی را انجام دهند. این مجوز باطل شده و دیگر اعمال نمی‌شود.

ب) مجوز عام شماره دو (صادر شده در ۲۲ اوت

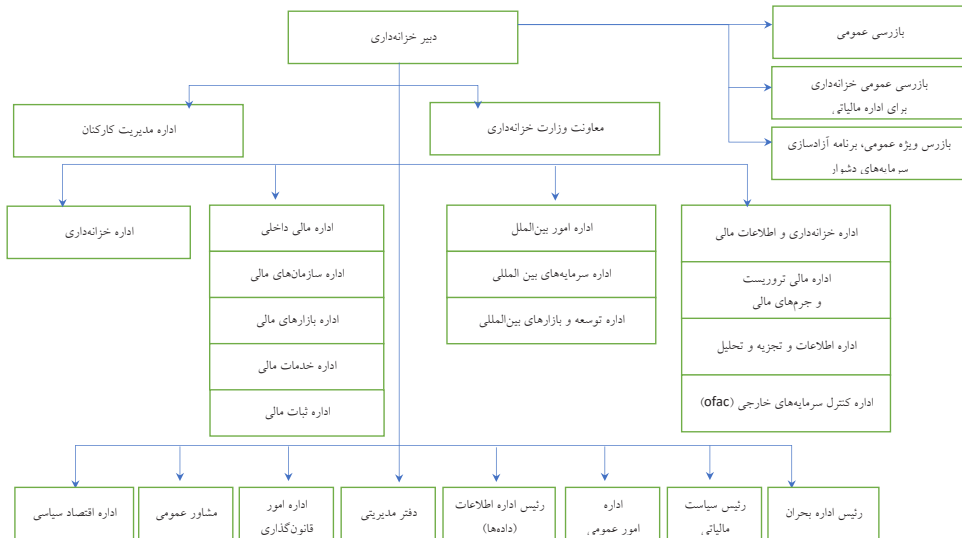
۲۰۰۶) در این نوع مجوز کارمندان شش سازمان بین‌المللی اجازه دارند در معاملات داخل یا مربوط به ایران که برای انجام کارشان ضروری است شرکت کنند. مشروط به آنکه پول یا اعتباری را در یک بانک آمریکایی ایجاد نکنند.

۲. مجوز خاص: یک اجازه‌نامه کتبی است که در پاسخ به درخواست کتبی برای دریافت مجوز انجام یک معامله بخصوص، توسط اوفک برای یک شخص یا شرکت صادر می‌شود.

اخذ مجوز از اداره سرمایه‌های خارجی ایالات متحده آمریکا که بسیار پیچیده است، نیازمند زمان زیاد و احراز شرایط هویتی درخواست‌کننده (آدرس پستی، توضیح کامل معامله با تمام جزئیات هرگونه صادرات یا واردات) است و اینکه این قرارداد چرا و چگونه می‌تواند تحت شرایط تحریمی ایران مجاز باشد (Asian Law Caucus, 2011: 3-21).

تحریم‌های مالی - تجاری ایران توسط آمریکا باعث شده تمام ساکنان دائمی (دارای گرین کارت)، سیتی‌زن‌های آمریکا و شرکت‌های تجاری حتی غیرانتفاعی ثبت‌شده در آمریکا (مهم نیست در کجای دنیا قرار دارند) و تمام شعبه‌های خارجی این شرکت‌ها در سایر کشورها قبل از هر نوع اقدامی نیازمند دریافت مجوز کتبی از اوفک برای ارسال و دریافت پول یا بسیاری کالاها و سرویس‌ها به ایران باشند. برای معاملات، ارسال و دریافت‌های بیش از ده هزار دلار آمریکا و یا پول‌های کمتر از آن، به دفعات باید از این اداره مجوز دریافت کرد.

برای درخواست این مجوز و روشن شدن مسئله، افراد یا شرکت‌ها باید با ارسال یک نامه کوتاه و دقیق از این اداره درخواست استعلام کنند که پاسخ به این درخواست بعد از شش ماه یا بیشتر انجام



تصویر ۲. ساختار وزارت خزانهداری ایالات متحده آمریکا

۳-۴. تحریم‌های صنعت هوایی ایران

بخش مهمی از مسائل مربوط به تحریم‌های ایران معطوف به خروج آمریکا از برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) است. رئیس‌جمهور ایالات متحده آمریکا در ۱۳۹۷/۱۲/۱۸ ضمن انتقاد از سیاست‌های ایران بیان کرد جمهوری اسلامی ایران به این توافق پایبند نبوده و اقدام به آزمایش موشکی کرده است. به دنبال این موضوع اداره کنترل دارای‌های خارجی آمریکا (اوفک) در خرداد ۱۳۹۷ علاوه بر حفظ تحریم‌های ثانویه گذشته صنعت هوایی ایران، سه شخص (ایرج رونقی، هواپیمایی معراج، گولن‌هال یگانه، هواپیمایی ماهان، تورج زنگنه) و شش شرکت مربوط به خطوط هوایی کاسپین، معراج، ماهان، پوبا و هواپیمایی تشریفات جمهوری اسلامی ایران را به فهرست تحریمی خود اضافه کرد.

در بیانیه خزانهداری آمریکا فعالیت‌هایی صنعت

می‌پذیرد. کسانی هم که بدون اخذ مجوز معاملات با ایران انجام داده‌اند بهتر است قبل از اطلاع آمریکا از موضوع به طور داوطلبانه اعلام کنند که این کار به معنای همکاری با اوفک محسوب می‌شود؛ این در کاهش جریمه مؤثر خواهد بود.

اوفک بنا به مورد و سوابق افراد یا شرکت‌ها جریمه‌های متفاوتی را در نظر می‌گیرد. در بسیاری از اوقات ممکن است صرفاً به ارسال یک نامه مختصر ختم شود. این اداره ممکن است عاقدانه دخالتی در معاملات کوچک یا تکراری نداشته باشد، اما در دراز مدت و با کنترل نامحسوس این گونه معاملات به یک‌باره وارد موضوع شده و جریمه‌ای اعمال کند. لیست سرویس‌ها، کالاها و مبالغ غیرمجاز و مجاز به صورت سالانه و بنا به دلایل سیاسی دائماً در حال تغییر است.

وزارت خزانهداری ایالات متحده آمریکا دو بال اصلی تحریم علیه جمهوری اسلامی ایران هستند.

از یکسو کنگره می‌کوشد تا با اتخاذ یک رویکرد قانونی در سطح بین‌الملل تحریم‌هایی از نوع ثانویه جهت همراه‌سازی تمامی دولت‌ها و شرکت‌ها برای مجازات ایران وضع کند و از سوی دیگر وزارت خزانهداری آمریکا توسط اهرم قدرتمند خود یعنی اداره کنترل سرمایه‌های خارجی آمریکا تلاش می‌کند تا با وضع تحریم‌های اولیه به شیوه‌ای کاملاً اطلاعاتی و پلیسی تمامی مسیرهای دسترسی جمهوری اسلامی ایران را به آنچه تماماً یا بخشی از آن متعلق به دارایی‌های آمریکا (کالا، خدمات، تکنولوژی، سرمایه) است مسدود کند. بر این اساس یکی از حوزه‌هایی که به‌شدت و به‌طور خاص مورد تحریم خاص یک‌جانبه آمریکا واقع شده است، صنعت هوانوردی است که در ادامه آثار مترتب این تحریم‌ها بر پیکره هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۳-۵. افزایش سن هواپیماها و حوزه‌های تحت تأثیر آن

یکی از مؤلفه‌های اصلی شرکت‌های هواپیمایی که رشد و توسعه آن بهبود عملکرد شرکت‌ها و درنهایت توسعه بازار حمل‌ونقل هوایی را به دنبال دارد، عمر ناوگان شرکت‌های هواپیمایی است. هدف اصلی از حمل‌ونقل بار و مسافر کسب درآمد است که به منظور افزایش درآمد باید هزینه‌های عملیاتی ناوگان کاهش پیدا کند. بخش عمده‌ای از هزینه‌های عملیاتی شامل هزینه سوخت، تعمیر و نگهداری می‌شود که وابسته به سن ناوگان است. افزایش سن ناوگان بر دو عامل اعتمادپذیری^{۱۵} و در دسترس

هوایی ایران که هدف قرار گرفته‌اند عبارت‌اند از: ۱. تأمین قطعات هواپیما و تجهیزات آن؛ ۲. انجام قراردادهای مربوط به تعمیرات؛ ۳. ارائه خدمات زمینی و مهمان‌داری؛ ۴. فروش هواپیما؛ ۵. نقل و انتقال بین خطوط و عقد قراردادهای نماد مشترک (کدشیر)؛ ۶. خدمات بازاریابی؛ ۷. خدمات مربوط به حمل و تحویل بار؛ ۸. خدمات تهیه و فروش بلیت؛ ۹. نقل و انتقال پولی (تحریم عام) (U.S. Department of the Treasury, 2020).

تحریم‌های هوایی علیه جمهوری اسلامی ایران موجب شده است تا این صنعت و مدیریت آن در قیاس با استاندارد جهانی از ادبیات کاملاً متفاوتی برخوردار شود. تأمین قطعات، تجهیزات و ملزومات موردنیاز حوزه هوانوردی در شرایطی کاملاً پیچیده و غیررسمی صورت می‌پذیرد و به همین دلیل آمار دقیق و مشخصی در این خصوص وجود ندارد و درواقع شرکت‌های هواپیمایی تلاش می‌کنند تا از طریق دلالتان و واسطه‌های خارجی و داخلی بخش اعظمی از نیازهای خویش را که معطوف به تکنولوژی خارجی است، تأمین کنند. همچنین در برخی از موارد شرکت‌ها با تکیه بر دانش فنی نیروی انسانی خود و با استفاده از تجهیزات در دست داشته به صورت محدود اقدام به تعمیر و یا تولید برخی از قطعات مورد نیاز می‌کنند.

به‌طور کلی آنچه درباره وضعیت حاکم بر زنجیره تأمین قطعات و تجهیزات و تجهیزات هواپیمایی می‌توان بیان کرد آن است که شرایط ناظر بر صنعت هوایی ایران نسبت به سایر کشورها بسیار دشوار، فاقد ثبات، محرمانه و به‌طور کلی متفاوت با استانداردهای بین‌المللی است. با توجه به آنچه در خصوص مبحث تحریم‌ها با رویکرد حوزه هوانوردی بیان شد می‌توان گفت کنگره و

15. Reliability

بودن^{۱۶} تأثیرگذار خواهد بود.

اعتمادپذیری؛ به معنای میزان تأخیرهای ناخواسته به علت تعمیرات پیش‌بینی نشده ناشی از عمر هواپیماها

در دسترس بودن؛ به معنای تعداد روزهای آماده برای پرواز، تقسیم بر کل روزهای عملیاتی آن است.

تعریف سن هواپیما به سه صورت مرسوم بیان می‌شود:

الف) سن تقویمی: محدوده زمانی است که سازنده هواپیما یا قطعه‌ساز آن را تحویل داده است؛ ب) تعداد سیکل‌های عمر نشست و برخاست هواپیما؛ ج) بر اساس تعداد ساعات پروازی.

معمولاً از سن هواپیما به عنوان سن تقویمی تعبیر می‌شود. هرکدام از تعاریف نامبرده می‌تواند پارامتر مشخصی را تعریف کند. سن تقویمی به طرز ویژه‌ای خزش را نشان می‌دهد. گذر زمان باعث افزایش خزش می‌شود. همچنین سایدگی اجزا با گذر زمان افزایش می‌یابد. علاوه بر سن تقویمی، آسیب‌های محیطی، تعداد نشست و برخاست و آسیب‌های ناشی از خستگی را نشان می‌دهد. همچنین عواملی همچون شرایط کاری، نوع هواپیما، موقعیت جغرافیایی، بهره‌وری نیروی کار، پارامترهای عملکردی و عوامل مؤثری در سن هواپیماست.

حداکثر سن عملیاتی هواپیما حدود ۳۰ سال است. هواپیماهای با عمر کمتر از ۲۰ سال به عنوان هواپیماهای مجاز، هواپیماهای بین ۲۰ تا ۲۵ سال به عنوان هواپیماهای پرهزینه و هواپیماهای با سن بیش از ۲۵ سال به صورت هواپیماهای فرسوده در نظر گرفته می‌شوند که مبنای این تقسیم‌بندی بر

16. Availability

اساس چک‌های دوره‌ای پنج‌ساله هواپیماهاست و این فرسودگی به چند عامل بستگی دارد.

کیفیت و مدت‌زمان استفاده، که عبارت است از میزان سیکل کاری مورد بهره‌برداری قرارگرفته از ناوگان و شکست ناشی از خستگی و خوردگی آن.

نوع استفاده، به این موضوع بستگی دارد که یک هواپیما چگونه و برای چه کاربردی (مسافری، باربری، برد بلند، برد کوتاه) مورد استفاده قرار گرفته و اینکه چه نوع تعمیرات و نگهداری روی آن انجام شده است.

فرسودگی، مدت زمان طی شده‌ای است از اولین پرواز یک هواپیما و میزان عمر قطعات یدکی و آلیاژهای مورد استفاده. این فرسودگی به مرور زمان معضلاتی را در حوزه تأمین و تعمیر قطعات به وجود می‌آورد که شامل افزایش تقاضا برای قطعات مصرفی، افزایش هزینه، اتلاف زمان و کاهش دسترسی در تحویل قطعات، استفاده از قطعات قدیمی و بالا رفتن تعداد چک‌های دوره‌ای جهت افزایش ضریب امنیت هواپیما می‌شود (دانشگاه صنعتی امیرکبیر و سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۹۷).

۳-۵-۱. افزایش مصرف سوخت

یکی از بخش‌های مؤثر در هزینه‌های خطوط هوایی هزینه معرف سوخت است این هزینه در دنیا سهم مهمی را در قیمت تمام‌شده بلیت دارد؛ بنابراین برای برنامه‌ریزی در جهت ناوگان نهایی باید نسبت به این موضوع ملاحظه ویژه شود و این مطالعات باید از طریق بررسی شاخص‌های جهانی صورت پذیرد.

طبق استانداردهای جهانی برای سنجش میزان مصرف سوخت دو شاخص وجود دارد که عبارت است از: میزان مصرف سوخت به ازای هر مسافر در یک

ساعت پرواز؛ میزان مصرف سوخت برای هر مسافر به ازای هر صد کیلومتر که مدل محاسبه بر اساس ۱۰۰ کیلومتر برای هر مسافر در برآورد هزینه‌های سوختی متداول‌تر است. در خصوص عوامل مؤثر بر میزان مصرف سوخت یک هواپیما فاکتورهایی اثرگذار است که در ذیل به آن‌ها اشاره شده است.

الف) نوع ناوگان: شاخص عمر ناوگان هواپیما، عامل مهمی در میزان مصرف سوخت برای ایرلاین‌های هر کشور است این شاخص در ایران حدود ۱۹ سال است که در مقایسه با میانگین عمر ناوگان هوایی کشورهای منطقه با سن تقویمی ۵ سال فاصله زیادی را دارد. نوع هواپیما عامل مهمی در مصرف سوخت هواپیماست؛ به طوری که هر اندازه هواپیما از فناوری پیشرفته‌تری برخوردار باشد، عموماً مصرف سوخت کمتری دارد. هواپیماهای جدیدتر با طراحی بدنه بهتر، سازه‌ای سبک‌تر و موتورهای پرتوان و کم‌مصرف‌تر از مقدار مصرف سوخت پایین‌تری برخوردار خواهند بود.

ب) نوع موتور: هر اندازه که موتور از تکنولوژی بالاتری برخوردار باشد، طبعاً دارای وزن کمتر، فناوری بیشتر و مصرف سوخت کمتری است. نوع موتور مورد استفاده در یک هواپیما از این حیث قابل توجه است که چنانچه نتوان تمام بدنه و اجزای یک هواپیما همچون رنگ آن را تعویض و نوسازی کرد این امکان وجود دارد تا به بهسازی موتورها میزان مصرف سوخت آن را به طور قابل توجهی کاهش دهد.

ج) وزن هواپیما: هر چه وزن برخاستن یک هواپیما بالاتر باشد به همان نسبت موتور باید توان بیشتری را برای تولید نیروی پیشران و خنثی کردن نیروی پسا و تولید نیروی برآ مصرف کند که این عوامل باعث افزایش مصرف سوخت می‌شود. به طور کلی هر چه

هواپیما سبک‌تر باشد مصرف سوخت آن کمتر خواهد شد، اما نکته حائز اهمیت وزن قابل حمل است؛ به طوری که اگر این وزن از میزان استاندارد طراحی‌شده کمتر باشد باعث کاهش راندمان مصرف سوخت می‌شود. در نتیجه در صورت کاهش وزن هواپیما به حداقل ممکن و افزایش وزن قابل حمل توسط آن، راندمان مصرف سوخت ارتقا پیدا خواهد کرد.

د) عملیات پروازی: منظور از عملیات پروازی، عبارت است از مجموع عوامل پرواز یک هواپیما از زمان برخاست، کروز، استفاده از سرعت، مسافت، وزن و نهایتاً نشستن که در صورت عدم رعایت و تناسب میان این فاکتورها افزایش مصرف سوخت اتفاق خواهد افتاد.

ه) مسیرهای پروازی: هر هواپیما برای استفاده در مسیرهای پروازی مشخصی طراحی و ساخته می‌شود؛ به طوری که یک هواپیما بر اساس طول پروازی مشخص به برد کوتاه، برد منطقه‌ای، میان‌برد و برد بلند تقسیم‌بندی می‌شود؛ بنابراین برای دسته‌بندی پرواز در هر مسافت پروازی باید از هواپیمای مخصوص به همان مسافت استفاده کرد و هر اندازه مسافت یک پرواز بیشتر باشد باید از وزن قابل حمل آن کاسته شده و به میزان سوخت اضافه شود. در برخی از خطوط هوایی داخلی به دلیل اتمام عمر پروازی هواپیماهای برد بلند بین‌المللی، از این نوع هواپیماها در مسافت‌های کوتاه داخلی استفاده می‌کنند. این یعنی استفاده از هواپیماهای نامناسب در دیگر مسیرها و در نتیجه افزایش مصرف سوخت.

درواقع عدم تناسب تعداد مسافر و مسافت پروازی با نوع هواپیما می‌تواند باعث کاهش یا افزایش راندمان هواپیما و در نتیجه افزایش مصرف سوخت شود. بر اساس آمارهای جهانی میزان متوسط مصرف سوخت

خطرات ناشی از نقص هشدار تقسیم می‌شوند که در ادامه مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

الف) خطرات ذاتی هواپیما: حمل و نقل هوایی در قیاس با دیگر روش‌های حمل و نقل از خطر بالایی برخوردار است؛ چراکه پرواز ذاتاً یک فعالیت مخاطره‌آمیز است؛ به طوری که در صورت وقوع یک حادثه در حین پرواز و ارتفاع بالا نمی‌توان شانس زیادی برای زنده ماندن افراد داخل هواپیما در نظر داشت. با وجود تمام خطرات ذاتی هواپیما، نباید تولیدکننده صرفاً به جهت تولید کالایی خطرناک که هیچ‌گاه اجتناب از خطرات آن صفر نمی‌شود مسئول قلمداد شود. به عبارتی دیگر حتی اگر مفهوم عیب، به خطرناک بودن کالا تعبیر شود باید میان خطرات ذاتی هواپیما و خطرات عرضی آن تفکیک قائل شد.

ب) خطرات ناشی از نداشتن قابلیت پرواز: بخش عمده‌ای از مقررات ایمنی و حمل و نقل هوایی مربوط می‌شود به مرحله «طراحی» و «تولید» در صورتی که یک هواپیما بدون رعایت مقررات ایمنی تولید شده باشد و قابلیت پرواز^{۱۸} را نداشته باشد معیوب تلقی می‌شود. به این ترتیب مفهوم عیب تولید هواپیما، تحت تأثیر مقررات ایمنی قرار دارد و عدم رعایت فناوری‌های جدید و مقررات مربوطه از سوی تولیدکننده در طراحی و ساخت هواپیما آن را معیوب می‌سازد؛ به‌ویژه اگر عیب تولید به نامتعارف بودن کالا^{۱۹} و عدم رعایت مقررات ایمنی مربوط به ساخت تعبیر شود.

در این خصوص ضمیمه هشتم کنواسیون شیکاگو کاملاً به موضوع قابلیت پرواز هواپیما^{۲۰} اختصاص دارد که حداقل استانداردهای لازم را برای اینکه یک هواپیما قابلیت پرواز داشته باشد مقرر می‌دارد. به این

ناوگان هوایی در جهان ۲/۷۸ بوده که این مقدار در ایران ۱/۴۶ برابر نرخ متوسط جهانی است (Chandra, Chitgopeker, Crawford, Dwyer & Gao, 2014).

۳-۵-۲. افزایش مخاطرات

در باب ایمنی صنعت هوانوردی، تعارف گوناگونی ارائه نشده است، فرهنگ لغات آکسفورد در تعریف ایمنی آن را «عاری بودن از هرگونه خطر» تعبیر می‌کند (Oxford University Press, 1995: 226). در تعریفی دیگر ایمنی به معنای «مصون ماندن در مقابل آسیب یا خسارات» بیان شده است (Miller, 1968). همچنین کمیسیون حمل و نقل هوایی ایکنو^{۱۷} ایمنی را به مثابه «حالت مصونیت از خطر غیرمتعارف خسارات به اشخاص یا هواپیما و اموال آن» می‌داند (Huang, 2009). بسته به زاویه نگاه، مفهوم ایمنی در صنعت هوایی، مفاهیم مقاومتی همچون عدم وجود سانحه جدی، از بین بردن سوانح یا حوادث جدی و رسیدن به کنترل کامل مطلوب است، اما این هدف در محیط عملیاتی صنعت هوایی چندان ممکن نیست. ظرفیت‌های خطرآفرین، بخش جدایی‌ناپذیر محیط عملیاتی هستند؛ به طوری که در بهترین عملکردها باز هم خطاهای عملیاتی رخ خواهند داد. در نتیجه ایمنی یک مفهوم نسبی است به این معنا در صورتی که ریسک و خطاهای عملیاتی در یک سطح تحت کنترل قرار گرفته شود می‌تواند ایمنی فرض شود (الیاسی، کریمی گوارشکی و ساعدی باسمنج، ۱۳۹۱: ۵۸-۶۱).

به طور کلی خطراتی که می‌تواند ایمنی یک هواپیما را تحت تأثیر قرار دهد به چهار دسته خطرات ذاتی، خطرات ناشی از فقدان قابلیت پرواز، خطرات ناشی از فقدان ایمنی در قبال تصادف و

18. Flight capability

19. Unusual goods

20. Airworthiness of aircraft

17. AIR NAVIGATION COMMISSION (ICAO)

worthiness information between the state of design and the state of registry of the aircraft

برخلاف قواعد عمومی مسئولیت تولید که دادن اطلاعات را بر عهده تولیدکننده می‌گذارد، در این کنوانسیون تعهد به دادن اطلاعات از ویژگی «متقابل» و «مبادله» برخوردار است که به نظر می‌رسد دادن اطلاعات از سوی بهره‌بردار هواپیما به تولیدکننده و طراح آن به منظور دریافت اطلاعات صحیح جهت استفاده بی‌خطر از هواپیماست. بخش عمده تحصیل قابلیت پرواز هواپیما به مرحله طراحی و تولید آن مربوط شود، اما کنوانسیون شیکاگو کشورهای عضو را مکلف به حصول اطمینان نسبت به ادامه قابلیت پرواز هواپیما در طول مدت بهره‌برداری کرده است. این تعهد عمدتاً ناظر بر پشتیبانی، تعمیر و جایگزینی قطعات هواپیماست که در غالب موارد اعضای کنوانسیون به منزله تولیدکننده محسوب شده و مسئولیت آنان به طور جداگانه مورد بررسی واقع می‌شود (صادقی مقدم و اشراقی آرانی، ۱۳۹۱: ۱۵۵-۱۶۱).

۳-۶. نقل و انتقالات پولی (تحریم عام)

مهم‌ترین کارکرد ارتباطات بانکی در عرصه بین‌الملل نقل و انتقال پول و در کنار آن ارائه خدماتی همچون ضمانت‌نامه و اعتبارات اسنادی است که نقش مهمی در تسهیل تجارت بین‌الملل دارد. از این رو قطع ارتباطات بانک‌های خارجی با بانک‌های یک کشور علاوه بر نقل و انتقال وجه، عملیات صادرات و واردات، اعتبارات اسنادی بلند مدت^{۲۲} و سرمایه‌گذاری خارجی در آن کشور را تا حد زیادی مختل می‌کند. درواقع تحریم‌های بانکی سلاحی است که وابستگی کشورها به ارتباطات بانکی با بانک‌های خارجی را هدف قرار می‌دهد.

ترتیب مرجع تعیین‌کننده معیارهای ایمنی و قابلیت پرواز هواپیما در درجه نخست کنوانسیون شیکاگو و ضمایم آن و سپس توصیه‌های تصویب‌شده ایکائو است. با وجود این کشورهای عضو می‌توانند با تصویب قوانین داخلی بدون نقض استانداردهای بین‌المللی، مقررات جامعی در این باره وضع کنند.

ج) خطرات ناشی از فقدان ایمنی در قبال تصادف: داشتن قابلیت پرواز برای ایمن بودن هواپیما و عدم ایجاد خطر کافی نیست، بلکه لازم است هواپیما در قبال تصادف^{۲۱} نیز ایمن باشد. ایمنی در قبال تصادف به سه روش تعریف شده است.

۱. در صورت بروز حادثه، احتمال زنده ماندن مسافران هواپیما افزایش یابد؛ ایمنی در قبال تصادف ویژگی یک وسیله نقلیه است که مسافران آن را از مرگ در یک حادثه وحشتناک نجات می‌دهد یا از خسارت بیشتر و جراحت مصون می‌دارد.

۲. به معنای توانایی ساختار هواپیما برای اینکه محیطی ایمن برای مسافری ایجاد کند.

۳. فقدان ایمنی در قبال تصادف به معنای طرح یا ساختی است که خسارات ایجادشده در اثر حادثه اولیه را تشدید می‌کند.

د) خطرات ناشی از نقص هشدار: نکته قابل توجه دیگر در ضمیمه هشتم کنوانسیون شیکاگو مربوط است به «تبادل مداوم اطلاعات در خصوص قابلیت پرواز هواپیما» میان کشوری که هواپیما در آن تولید شده و کشوری که هواپیما در آن استفاده می‌شود. نقص در دادن چنین اطلاعاتی به مصرف‌کننده طبق قواعد عمومی مسئولیت تولید، عیب محسوب می‌شود.

The exchange of mandatory continuing air-

22. Finance

21. crash worthiness

آمریکایی توقیف شد. همچنین بر اساس این نوع تحریم‌ها امکان ارائه خدمات بانکی از سوی بانک‌های آمریکایی برای بانک‌های ایران ممنوع شد و امکان گشایش حساب و روابط کارگزاری مقدور نشد، اما کماکان امکان پرداخت دلاری برای بانک‌های ایرانی در سایر نقاط جهان فراهم بود. به طور کلی این نوع از تحریم‌ها از جانب بانک‌های ایالات متحده آمریکا علیه بانک‌های ایرانی و هدفش توقیف دارایی‌های بانک‌های ایرانی بود.

تحریم ثانویه بانکی: این بخش از تحریم‌های بانکی از جولای سال ۲۰۱۰ میلادی به اجرا درآمد که به موجب آن بانک‌های خارجی حق مبادله با بانک‌های ایرانی و در دسترس قرار دادن دلار آمریکا برای این بانک‌ها را ندارند. به گفته براد شرمن^{۲۳} هدف این نوع از تحریم‌ها تشدید فشارهای اقتصادی و افزایش اعتراضات داخلی است (Guzman, 2013: 5). تحریم‌های ثانویه برپایه جلوگیری از دسترسی ایران به دلار آمریکا پایه‌ریزی شد و به مرور زمان پرداخت‌های ارزی و سایر حوزه‌های اقتصادی را دربر گرفت (Slavin, 2011: 4).

۳-۶-۱. دستورالعمل‌های تحریم‌های اولیه بانکی

۱. دستور ۱۲۹۵۹ (۱۹۹۵م): تحریم مستقیم بانکی ایران جهت جلوگیری از دسترسی به دلار؛
۲. دستور ۱۳۲۲۴ (۲۰۰۱م): توقیف دارایی‌های ایران؛
۳. دستور ۱۳۳۸۲ (۲۰۰۵م): توقیف دارایی بانک‌های مربوط به برنامه اشاعه تسلیحات کشتار جمعی؛

بدیهی است این وابستگی خود معلول وابستگی به صادرات و واردات و سرمایه‌گذاری خارجی است و طبعاً هر کشوری که وابستگی اقتصادی کمتری به تجارت خارجی داشته باشد، در نتیجه وابستگی کمتری به بانک‌های خارجی خواهد داشت. با توجه به وابستگی شدید تعاملات اقتصادی جهانی به خدمات بانکی، تحریم‌های بانکی قوی‌ترین نوع تحریم است و ممکن است موجب اختلال تجاری در کشور هدف شود. اما آنچه تحریم‌های بانکی را از سایر تحریم‌ها متمایز می‌سازد عبارت است از:

- محدود بودن تعداد بانک‌های خارجی نسبت به عناصر فعال در بخش تجارت خارجی؛

- وجود قوانین و مقررات بین‌المللی تجارت و سرمایه‌گذاری خارجی توسط نهادهای بین‌المللی موجب افزایش وابستگی تجارت خارجی به فعالیت‌های بانکی شده است؛

- سرعت اجرای بالای تحریم‌های بانکی در قیاس با سایر تحریم‌ها؛

- رصد و نظارت شدید مبادلات پولی و شناسایی ناقضان قوانین و اجرای مجازات‌های شدید؛

- عدم ریسک‌پذیری بانک‌ها در خصوص نقض قوانین تحریمی؛

- تبعیت بخش خصوصی از قوانین بین‌الملل نظام بانکی جهان (Hufbauer, Schott, Elliott & Oegg, 2007: 57).

تحریم‌های اولیه بانکی: این نوع تحریم از سال ۱۹۹۵ میلادی آغاز شد که به موجب آن ۱۲ میلیارد دلار از دارایی‌های ایران در بانک‌های

23. Brad sherman

۳-۶-۳. چالش‌های ناشی از تحریم‌های نظام بانکی علیه جمهوری اسلامی ایران

۱. بروز مشکل در انجام حواله‌ها و انتقالات ارزی؛
۲. دشواری در دریافت و انتقال درآمدهای حاصل از فروش نفت؛
۳. اختلال در واردات کالاهای اساسی به دلیل دشواری در نحوه پرداخت؛
۴. ایجاد معضل در گشایش اعتبارات اسنادی در نتیجه تضعیف روابط کارگزاری بانک‌ها؛
۵. ایجاد فضای ویژه‌خواری در نتیجه چند فرضی شدن ارز و نحوه تخصیص آن؛
۶. تعطیلی یا کاهش فعالیت شعب بانک‌های ایرانی خارج از کشور؛
۷. ممنوعیت استفاده از خدمات ارتباطی همچون سوئیفت و روتیرز؛
۸. افزایش ریسک نقل و انتقالات ارزی به دلیل استفاده از روش‌های ناامن؛
۹. عدم تمایل بانک‌های خارجی (غیرتحریم‌کننده) به همکاری با بانک‌های ایرانی؛
۱۰. افزایش کارمزد نقل و انتقالات ارزی؛
۱۱. کاهش اعتبار بانک‌های داخلی در خارج از ایران؛
۱۲. عدم امکان تأمین مالی بین‌المللی و کاهش خدمات ریفاینانس^{۲۴}؛
۱۳. بروز چالش‌های حقوقی در قراردادهای

۴. قانون پاتریوت (۲۰۱۱م): جلوگیری از حساب‌های واسط برای بانک‌های ایرانی جهت دسترسی به دلار؛

۵. دستور ۱۳۵۹۹ (۲۰۱۲م): توقیف دارایی‌های بانک مرکزی و تمام بانک‌های ایرانی؛

۳-۶-۲. دستورالعمل‌های تحریم‌های ثانویه بانکی

۱. تحریم‌های جامع ایران (۲۰۱۰م): تحریم کارگزاران بانک‌های ایرانی خارج از کشور برای جلوگیری از دسترسی به دلار؛
۲. اختیارات دفاعی (۲۰۱۱م): تحریم کارگزاران بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران در خارج جهت جلوگیری از دسترسی به دلار ایالات متحده؛
۳. کاهش تهدیدات ایران (۲۰۱۲م): تحریم کارگزاران بانک‌های ایرانی به کشورهای ثالث جهت تحریم انتقال وجوه حاصل از فروش نفت؛
۴. دستور ۱۳۶۲۲ (۲۰۱۲م): تحریم فروش اسکناس و طلا به بانک مرکزی ایران؛
۵. حمایت از آزادی ایران (۲۰۱۳م): تحریم طلا و استفاده از درآمدهای نفتی برای خرید کالاهای تحت تحریم آمریکا؛
۶. دستور ۱۳۶۲۸ (۲۰۱۳م): توقیف دارایی‌های بانک مرکزی توسط بانک‌های خارجی وابسته به آمریکا؛
۷. دستور ۱۳۶۴۵ (۲۰۱۳م): تحریم استفاده از ریال و پیمان‌های پولی با ایران (علوی، ۱۳۹۳: ۱۸۴-۱۹۰).

24. Refinance

به همین منظور بهتر است به تعریف ارزیاب خسارات بیمه‌ای بپردازیم. ارزیاب خسارات شخصی حقیقی یا حقوقی و مستقل است که دارای پروانه ارزیابی خسارات بیمه‌ای از بیمه مرکزی است و مجاز به بررسی و تحقیق در مورد علت بروز حادثه و تحقق خسارت، تعیین مقدار خسارت، تشخیص میزان تعهد بیمه‌گر طبق شرایط بیمه‌نامه و نیز مذاکره برای تعدیل و تسویه خسارت بیمه‌ای است؛ بنابراین ارزیابان خسارت هواپیما به صورت مستقل عمل می‌کنند و در صورت پیش‌بینی ارزیاب مستقل در بیمه‌نامه، نظر ارزیابی برای شرکت بیمه یا مالک هواپیما قطعی و لازم‌الاجرا خواهد بود. ارزیاب خسارت باید به هوانوردی آشنا بوده و شناخت کاملی از انواع هواپیماهای مسافرتی، موتور و قطعات موتور داشته باشد.

همچنین ارزیاب باید به قوانین هوانوردی به‌ویژه ایکائو و ایاتا اشراف داشته باشد. تسلط به زبان بین‌المللی هوانوردی و قوانین و مقررات داخلی از توانمندی‌های مهم یک ارزیاب است. بیمه هواپیما شامل مالکیت، اداره، تعمیر و نگهداری و یا فروش است. در زمان بیمه هواپیما چهار اصل اساسی باید مورد توجه قرار بگیرد: نوع هواپیما؛ ویژگی‌ها، ساعات پروازی و دانش فنی؛ موقعیت جغرافیایی پرواز هواپیما؛ شرایط مورد استفاده.

استثنائات بیمه بدنه هواپیما نیز عبارت است از: استفاده در مصارف غیرقانونی از هواپیما، فعالیت خارج از محدوده جغرافیایی، استفاده به غیر از آنچه در بیمه‌نامه ذکر شده است، هدایت هواپیما توسط کسی به غیر از خلبان (مگر در جابه‌جایی زمینی)، اتمام گواهی‌نامه خلبان، نقض قوانین و مقررات هواپیمایی کشور توسط هواپیمای در حال پرواز، خسارات ناشی از فرسودگی لاستیک‌های هواپیما، خسارات ناشی از تغییر و تبدیل هواپیما، جنگ،

بین‌المللی بانکی با طرف‌های خارجی به دلیل ترس از جرائم احتمالی (قضاوی خوراسگانی و محمدی، ۱۳۹۴).

۳-۷. تحریم‌های بیمه‌ای (تحریم عام)

خسارات وارد به هواپیما علی‌رغم آنکه به‌ندرت رخ می‌دهد، اما از شدت بسیار بالایی برخوردار است. مدت‌زمان بیمه بدنه یک هواپیما یک سال است و برای مدت‌زمان کمتر از آن مانند یک فصل باید حق بیمه بیشتری برای مدت کوتاه پرداخت شود. تعهد بیمه‌گر برای هواپیما تعمیر، تعویض و جایگزینی قسمت‌های آسیب‌دیده ناشی از خسارات موردبیمه است. حق بیمه هواپیما از حاصل ضرب (نرخ) قیمت اعلام‌شده به صورت درصد و سرمایه بیمه‌شده به‌دست می‌آید. نرخ بیمه بدنه بر اساس سابقه خسارتی کل صنعت هواپیمایی، در طول یک سال معین می‌شود و خطوط هوایی که فاقد خسارت باشند شامل کاهش نرخ یا پاداش عدم خسارت می‌شوند (بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۷).

از آنجایی که روند قیمت‌گذاری مشخصی برای ارزش هواپیما وجود ندارد، مالک هواپیما می‌تواند بشخصه قیمت آن را تعیین کند. این فرایند نوعی ارزش‌گذاری توافقی^{۲۵} است که در اکثر موارد قیمت توافقی بیشتر از ارزش واقعی هواپیماست. اما به دلیل نبود کارشناس جهت قیمت‌گذاری هواپیما، اگر به دلیلی خسارت وارد شود بیمه‌گر نمی‌تواند بر اساس قیمت بیمه‌شدگی به ماده ۱۰ (قاعده نسبی) استناد کند. موضوع دیگر تاریخ صدور بیمه‌نامه است، در سال‌های اخیر شرکت‌های بیمه برای آنکه بتوانند ریسک بیمه‌نامه هواپیما را مدیریت کنند، مجبور به خریدهای خدمتی از ارزیابان هواپیماهای خارجی بودند.

25. Agreed value

اعتصاب و شورش، خسارات ناشی از عدم استفاده (انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران، ۱۳۹۸).

رشته‌ها و زیررشته‌های بیمه‌ای بخش هوایی مورد نیاز بیمه‌گران در قبال ریسک‌های مربوط به فعالیت‌های مالکیت، بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری یا فروش هواپیما و هلی‌کوپتر بر اساس دستورالعمل سازمان هواپیمایی کشوری بر این اساس است:

بیمه بدنه (Hull)، شامل آسیب‌دیدگی هواپیما بر اثر وقوع خطرات مشمول بیمه، هزینه مربوط به فرود اضطراری، هزینه امداد و نجات، هزینه پاک‌سازی باند فرودگاه، هزینه حمل‌ونقل و تعمیر و تعویض قطعات آسیب‌دیده (غیر الزام‌آور).

بیمه فرانشیز بدنه، شامل هزینه مربوط به فرانشیز بیمه بدنه است که دارای ارقام بالایی است (غیر الزام‌آور).

بیمه جنگ بدنه هواپیما (Hull war)، شامل خسارات ناشی از جنگ و اقدامات تروریستی (غیر الزام‌آور).

بیمه خسارات کلی هواپیما (Total loss)، شامل پوشش تسویه حساب بدنه هواپیما در مواقعی است که خسارات به صورت کلی حادث می‌شود یا کل هواپیما از بین رفته باشد (غیر الزام‌آور).

بیمه تجهیزات فرودگاهی (Ground Handling Equipment)، شامل بیمه تجهیزات فرودگاهی و ماشین‌آلات فرودگاهی در برابر حوادث است (غیر الزام‌آور).

بیمه تجهیزات و لوازم یدکی شرکت‌های هواپیمایی (Spare parts)، شامل بیمه موتور هواپیما، لوازم یدکی و موتورهای یدکی حمل شده و دستگاه‌های زمینی به کار گرفته شده برای هواپیما، تجهیزات

کارگاهی، دستگاه‌های مربوط به جابه‌جایی زمینی، تجهیزات کامپیوتری، سیستم‌های شبیه‌سازی، تجهیزات الکترونیکی و مکانیکی حفاظتی در برابر آتش، اقلام تجاری و مواد غذایی (غیر الزام‌آور).

بیمه مسئولیت در برابر مسافر، شامل پوشش صدمات بدنه ناشی از حادثه وارد به مسافران (الزام‌آور).

بیمه مسئولیت بار مسافر (Baggage)، شامل پوشش صدمات وارد به بار همراه مسافران (الزام‌آور).

بیمه مسئولیت قانونی شخص ثالث (Third party Legal Liability)، شامل پوشش خسارات به اشخاص ثالث، ناشی از برخورد هواپیما یا سقوط اشخاص یا اشیاء می‌شود. چنانچه در نتیجه برخورد هواپیما و یا سقوط اشخاص و اشیاء از هواپیما خساراتی به آنان وارد شود بیمه‌گذار قانوناً مسئول شناخته شده و باید وجهی را به عنوان جبران خسارت بپردازد و بیمه‌گر مبالغ پرداختی را طبق شرایط بیمه‌نامه پرداخت خواهد کرد (الزام‌آور).

بیمه مسئولیت قانونی کالای حمل شده توسط هواپیما (Cargo)، این بیمه شامل پوشش خسارات وارد به کالا با صدور بارنامه توسط هواپیمای حامل بار می‌شود (الزام‌آور).

بیمه مسئولیت ناشی از جنگ (War liability)، این بیمه شامل خسارات مالی و جانی ناشی از جنگ و عملیات جنگی به اشخاص ثالث می‌شود (برای عبور از مناطق جنگی تهیه می‌شود).

بیمه مسئولیت عمومی، شامل مسئولیت عمومی و پوشش غرامت ناشی از صدمات یا فقدان یا خسارات به اموال ایجاد شده از کار و فعالیت بیمه‌گذار به عنوان متصدی حمل و نقل را دربر می‌گیرد.

پولی همراه است. برای اندازه گیری این شاخص اغلب در بازه های زمانی هفتگی، ماهانه و سالانه قیمت انواع کالاها و خدمات در هر کشوری اندازه گیری می شود. کالاها و خدماتی که جزء کالاهای اساسی مردم به حساب می آیند در این سنجش تعیین قیمت می شوند. ریسک تورم که تمامی اوراق بهادار را تحت تأثیر قرار می دهد و ریسک قدرت خرید یا کاهش قدرت خرید، وجوه سرمایه گذاری شده است و با ریسک نوسان نرخ بهره مرتبط است. در واقع تورم تعادل معادلات مالی و ارزش واقعی این مبادلات را برهم می زند؛ به ویژه اگر در بازه زمانی طولانی واقع شود (بنی مصطفی عرب، ۱۳۹۵: ۲۶، ۲۷).

۳-۷-۱. اثر تورم بر خسارات بیمه ای

الف) اثر فرانشیز^{۲۶} یا سهم بیمه گذار: در بسیاری از انواع بیمه، مبلغی به عنوان فرانشیز معین می شود، با این توضیح که خسارات یا رقم فرانشیز را خود بیمه گذار متحمل می شود و مازاد آن را بیمه گر پرداخت می کند. با افزایش قیمت از اهمیت رقم فرانشیز کاسته می شود.

ب) اثر حداکثر خسارت: در بعضی از بیمه نامه ها تعهد بیمه گر به مبلغ معینی محدود می شود و حداکثر خسارت قابل پرداخت در یک حادثه مشخص می شود. اما در یک دوره تورمی شدید ممکن است خسارات وارده به علت افزایش سریع قیمت ها از میزان مبلغ پیش بینی تجاوز کند و بخشی از خسارات وارده به بیمه گذار جبران نشود.

ج) اثر قاعده نسبی: به موجب شرایط بیمه نامه، بیمه گذار در صورتی پوشش بیمه ای کامل به دست می آورد که ارزش واقعی موضوع بیمه را اعلام کرده

بیمه مسئولیت تولید (Product Liability)، این بیمه صدمات جانبی یا آسیب های مالی یا فقدان اموال و خسارات وارد به تولیدات ساخته شده در هنگامی که از مالکیت یا تحت کنترل بیمه گذار خارج شده است را شامل می شود (غیر الزام آور).

بیمه مسئولیت خدمات زمینی، شامل کنترل ترافیک هوایی، آشیانه، جابه جایی مسافر و بار، تأمین سوخت و غذا، تجهیزات و نگهداری هواپیما، بدک کشیدن هواپیما، آتش نشانی و امداد فرودگاهی است (غیر الزام آور).

بیمه حوادث سنگین، شامل حوادث سر نشین و پوشش صدمات بدنی ناشی از حادثه وارد به مسافرین می شود که منجر به فوت و یا نقص عضو دائم شود (الزامی است).

بیمه از دست دادن گواهی پرواز خلبان؛ این بیمه پوشش خسارات منافع مالی وارد به خلبانان، کمک خلبانان و مهندسین پرواز در صورت از دست دادن گواهی نامه پروازی به طور دائم یا موقت را دربر می گیرد (غیر الزام آور).

بیمه تجهیزات و لوازم یدکی شرکت های هواپیمایی؛ این بیمه به منظور بیمه کردن انواع تجهیزات مربوط به بدنه هواپیما شامل موتور (زمانی که روی هواپیما نصب نشده باشد)، قطعات یدکی دستگاه های زمینی و تجهیزات در کارگاه ها هنگامی که در انبار بوده یا در حمل و نقل بوده، می شود. (غیر الزام آور) (انجمن شرکت های هواپیمایی ایران، ۱۳۹۶).

یکی از موضوعاتی که می تواند بر صنعت بیمه و به تبع آن بیمه در صنعت هوانوردی تأثیرگذار باشد، اثر تورم بر بیمه است. در واقع تورم بر وضعیتی دلالت دارد که در آن تقاضای پولی برای محصولات نسبت به تولید رشد می کند و معمولاً با افزایش واقعی یا بالقوه سطح عمومی قیمت ها یا کاهش توان خرید

سرمایه‌گذاری به سهولت امکان‌پذیر نخواهد بود.

به دلیل بروز اختلال در روند انتقال پولی مشکلات اساسی در زمینه پرداخت حق بیمه با بیمه‌گران خارجی طرف قرارداد، دریافت خسارات در خصوص پوشش‌های بیمه‌ای اخذشده از بیمه‌های خارجی و پرداخت و دریافت مطالبات متقابل بیمه‌های داخلی و خارجی و عدم امکان تأمین قطعات یدکی در صنایع بزرگ همچون صنعت هوایی زبان‌های فراوانی به صنعت بیمه وارد کرده است؛ بنابراین یکی از مهم‌ترین معضلات دوره تحریم، نقل و انتقالات پولی است؛ به گونه‌ای که بخشی از این مبالغ به صورت تهاتر و جابه‌جایی از شرکتی به شرکت دیگر یا با واسطه شرکت ثالث انجام می‌شود. به عبارت دیگر بدهی‌ها به یک شرکت خارجی از طریق طلب یک شرکت بیمه داخلی از یک شرکت خارجی دیگر تسویه می‌شود؛ اما بخش دیگری از این پرداخت‌ها با دریافت‌ها نیز از طریق صرافی بیمه صورت می‌پذیرد (حمزه و عطاطلب، ۱۳۹۷: ۱۶۰، ۱۶۱).

۴. بحث و نتیجه‌گیری

با توجه به آنچه در خصوص آثار تحریم بر حوزه صنعت هوانوردی بیان شد، ایالات متحده آمریکا با افزایش ریسک بین‌المللی برای طرف‌های مورد معامله در صنعت هوایی ایران، جمهوری اسلامی ایران را به در سه حوزه فنی، قوانین و استانداردها و نقل و انتقالات پولی با معضلات جدی روبه‌رو کرده است. در بُعد فنی، تحریم‌ها موجب افزایش سن ناوگان هوایی، افزایش تعداد دفعات تعمیرات و تعویض قطعات به دلیل استهلاک بالای هواپیماها، کاهش راندمان مصرف سوخت، محدودیت دسترسی به قطعات و تجهیزات نو و لوازم مورد نیاز این صنعت، پایین آمدن کیفیت ارائه خدمات، زمین‌گیر و از رده خارج شدن هواپیماها می‌شود.

باشد که در آن صورت نسبتی از ارزش حقیقی بیمه مورد توافق در بیمه‌نامه را دریافت خواهد کرد (مثلاً ۷۰ درصد) و معمولاً بیمه‌گذار توجه دارد تا قیمت موضوع بیمه را دقیق اعلام کند تا بیمه کامل را به دست آورد، اما تورم موجب می‌شود در طی مدت بیمه ارزش موضوع بیمه افزایش یابد در حالی که مبلغ بیمه ثابت است.

این امر موجب نارضایتی بیمه‌گذار و اختلافات شدید بین بیمه‌گذار و بیمه‌گر خواهد شد. به همین سبب راه‌هایی برای حل این مشکل وجود دارد؛ همچون متغیر ساختن مبلغ بیمه بر اساس تغییرات شاخص قیمت‌ها، نرخ تورم بانک مرکزی و شاخص افزایش دستمزدها. همچنین در برخی از بیمه‌ها به جای استفاده از روش ارزش سرمایه بیمه به عنوان عامل تعیین‌کننده حق بیمه، از روش‌های دیگری بر اساس تعداد نفرات یا ظرفیت موتور استفاده می‌شود که در صورت افزایش قیمت موضوع بیمه، قاعده نسبی سرمایه مطرح نخواهد بود (شهبازمرادی، ۱۳۸۶: ۳۲، ۳۳).

علی‌رغم بیان موضوعات مذکور، یکی از اثرات مهم پیرامون صنعت بیمه در بخش صنعت هوایی آثار تحریمی بر عملیات بانکی و نقل و انتقالات ارزی است. گشایش اعتبارات اسنادی، ممنوعیت استفاده از خدمات ارتباط بین‌بانکی، افزایش ریسک نقل و انتقال ارز، افزایش ریسک سیاسی و اقتصادی و محدودیت در دستیابی به فناوری‌های روز دنیا همگی برخی از مشکلات پیش‌روی صنعت بیمه‌ای کشور است. همکاری بیمه‌گران داخلی و طرف خارجی به دلیل مشکلات ارزی و امکان تبادل آن کاهش می‌یابد و با توجه به مشکل گشایش اعتبار، پذیرش ریسک بانک‌های خارجی طرف قرارداد در حوزه تجارت خارجی، معضل آفرین می‌شود. همچنین فعالیت شرکت‌های بیمه داخلی در عرصه بین‌الملل یا

به نظر می‌رسد فعالان صنعت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران به واسطه نوع پیکربندی تحریم‌های عام و خاص مجبور به بازی در زمینی هستند که از نظر مالی، قانونی و تکنیکی کمترین میزان کنشگری را در آن ایفا می‌کنند. اما آن چیزی که بسیار حائز اهمیت است، توانایی نیروهای انسانی صنعت هوایی ایران در مدیریت و حفظ و رعایت استانداردها در شرایط نامتعارف این صنعت است؛ زیرا به رغم محدودیت‌های ایران در خرید هواپیماهای جدید و قطعات جهت نوسازی ناوگان، اما تعداد ناوگان غیرفعال برخی از کشورها در قیاس با ایران و فارغ از حضور سایه تحریم تفاوت چندانی ندارد که این خود گواه توانایی صنعتگران حوزه هوایی ایران در حفظ و نگهداری، تعمیر و تأمین قطعات برای هواپیماهایی است که از عمرشان سال‌های زیادی گذشته است.

یکی از مهم‌ترین موانع و محدودیت‌های این مقاله دشواری در بهره‌گیری از منابع و اطلاعات مهم در حوزه صنعت هوایی ایران بوده است؛ به طوری که علی‌رغم مراجعات مکرر به صاحب‌نظران امر، به دلیل وجود حساسیت بالا و ملاحظات سخت‌گیرانه‌ای که در این بخش از صنعت وجود دارد، امکان دسترسی به برخی از منابع ارزشمند و دریافت پاسخ تعدادی از سؤالات کلی و مهم میسر نبود.

ملاحظات اخلاقی

پیروی از اصول اخلاق پژوهش

تمامی اصول اخلاق پژوهش در این مقاله رعایت شده است.

حامی مالی

این مقاله برگرفته از رساله دکترای آقای محمد

در بخش قوانین و استانداردها با وجود کلیه محدودیت‌ها در دسترسی به قطعات و خدمات نسبت به اجرای صحیح استانداردها و الزامات اعلام‌شده از سوی سازمان هواپیمایی کشوری، تاکنون جمهوری اسلامی ایران توانسته کلیه قوانین و مقررات را رعایت کند و به اجرا درآورد. درواقع سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری بدون درنظر داشتن شرایط تحریمی صنعت هوایی در ایران صرفاً به دنبال حفظ و افزایش ایمنی از مسیر اجرای کلیه استانداردها و پروتکل‌هاست، بدون آنکه در این راه جهت بهبود شرایط اقدام مؤثری را صورت دهد.

اما در حوزه نقل و انتقالات مالی تحریم سبب شده است تا ایران به طور متعارف در سطح بین‌المللی قادر به دریافت و پرداخت‌های ارزی (پرداخت هزینه‌های سوخت، عبور و مرور از آسمان دیگر کشورها، خرید قطعات، خرید هواپیما و غیره) خود نباشد؛ به طوری که علی‌رغم ایجاد مسیری برای تأمین نیازهای داخلی صنعت هوانوردی در راستای حفظ شرایط و رعایت استانداردها و ضوابط، این مبادلات باید بر پایه نقل و انتقالات بانکی انجام پذیرد.

در شرایطی که جمهوری اسلامی ایران به دلایل تحریم‌های بانکی از دسترسی به خدمات ارتباطی در مبادلات ارزی محروم است، این امر موجب شده تا مبادلات پولی با مبالغ و هزینه‌هایی بیشتر از روند متعارف و از مسیرهایی ناامن و با ریسک بالا به اجرا درآید. درواقع ایالات متحده آمریکا از طریق کنگره و اداره سرمایه‌های خارجی (اوفک) این توانایی را دارد تا با استفاده از قدرت ارزی دلار و تکنولوژی خود سایر کشورها را مجبور به همراهی با اهداف خود کند. از طرف دیگر وجود طیف وسیعی از قواعد، قوانین و استانداردهای بین‌المللی لازم‌الاجرا در صنعت هوانوردی تجاری بر افزایش این فشارها تأثیر فراوانی داشته است.



سجاد اسپری، دانشجوی مقطع دکترای تخصصی
در دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکز، دانشکده
علوم سیاسی، گروه سیاست‌گذاری عمومی است.

مشارکت‌نویسندگان

مفهوم‌سازی، ویراستاری و نهایی‌سازی نوشته:
حمیدرضا شیرزاد و محمدسجاد اسپری؛ تحقیق و
بررسی: محمدسجاد اسپری.

تعارض منافع

بنابر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع
ندارد.

منابع فارسی

- تقنینی کنگره آمریکا در قبال جمهوری اسلامی ایران (بررسی موردی تحریم‌ها). مجلس و راهبرد، ۲۵(۹۶)، ۳۴۳-۳۷۰.
- دهشیر، ح. و مرادی، ح. (۱۳۹۶). نقش راهبردی کنگره در تعیین سیاست‌های آمریکا در قبال ایران در دوران اوباما. *رهیافت انقلاب اسلامی*، ۱۱(۴۰)، ۸۳-۱۰۲.
- شهبازمرادی، س. (۱۳۸۶). محاسبه شاخص قیمتی برای خدمات و خسارات بیمه‌ای به منظور تعدیل اطلاعات در مقابل اثرات تورم. *بررسی‌های بازرگانی*، ۲۴(۲۴)، ۲۸-۳۷.
- صادقی‌مقدم، م. ح. و اشراقی‌آرانی، م. (۱۳۹۱). ارکان مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما. *دیدگاه‌های حقوق قضائی (دیدگاه‌های حقوقی سابق)*، ۱۷(۵۹)، ۱۴۵-۱۷۲.
- علوی، س. ی. (۱۳۹۳). واکاوی ساختار تحریم‌های بانکی آمریکا و الزامات رفع آن در مذاکرات جامع هسته‌ای. *آفاق امنیت*، ۲۵(۲۵)، ۱۷۷-۲۱۲.
- علوی، س. ی. و امیری، د. (۱۳۹۵). نقش کنگره و وزارت خزانه‌داری آمریکا در اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه جمهوری اسلامی ایران (۲۰۱۰-۲۰۱۴). *رهیافت انقلاب اسلامی*، ۱۰(۳۴)، ۷۱-۹۴.
- فیروزنژاد، پ. (۱۳۹۵). اوفک؛ بزرگ‌ترین سد اجرای مطلوب برجام. قابل دسترس در <https://www.isna.ir/news/95050113516/>
- قضاوی‌خوراسگانی، ح. و محمدی، م. ح. (۱۳۹۴). الگوی مدیریت چالش‌های سیستم بانکی جمهوری اسلامی ایران در شرایط تحریم. *تحقیقات مالی*، ۱۷(۲)، ۳۴۱-۳۵۶.
- قنبرلو، ع. (۱۳۹۷). مبنای نظری تحریم‌های مربوط به برنامه هسته‌ای ایران: مقایسه دیپلماسی دولت‌های ترامپ و اوباما. *فصلنامه مطالعات راهبردی*، ۲۱(۸۰)، ۷۵-۱۰۰.
- مس‌چی، ز. (۱۳۹۶). صنعت هوایی در دوران تحریم و پسا برجام. *نشریه پیک هوافضا*، ۲۱(۶۹)، ۵۶-۶۳.
- نصیرزاده، ع. جاویدراد، ف.، لطفی‌جلال‌آبادی، م. و زرغامی، ح. ر. (۱۳۹۲). شناسایی الزامات و نیازهای آموزشی در حوزه هوافضا و هوانوردی نظامی در افق ۱۴۰۴ در دانشگاه علوم و فنون هوایی شهید ستاری. *فصلنامه مدیریت نظامی*، ۳(۵۰)، ۳۵-۷۰.
- الیاسی، م.، کریمی‌گوارشکی، م. ح. و ساعدی‌باسمنج، ع. ر. (۱۳۹۱). عوامل کلیدی موفقیت و گلوگاه‌های سیستم‌های مدیریت ایمنی در شرکت‌های هواپیمایی. *مدیریت استاندارد و کیفیت*، ۲(۴)، ۵۸-۶۹.
- انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران. (۱۳۹۶). آشنایی با بیمه‌های هوایی. قابل دسترس در: <http://www.aira.ir/%D8%A2%D8%B1%D8%B4%DB%8C%D9%88-%D9%85%D9%82%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%AA/item/605>
- انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران. (۱۳۹۸). چرا و چگونه هواپیما را بیمه کنیم. قابل دسترس در <http://aira.ir/component/k2/item/912>
- آرمین، س. ع.، صلاح‌منش، ا. و علائی، ر. (۱۳۹۷). بررسی اثر تحریم‌های جامع شورای امنیت بر حجم تجارت ایران و کشورهای منتخب با تمرکز بر اثر وقوع بحران مالی اخیر. *راهبرد توسعه*، ۵۳(۱۴)، ۱۸۸-۲۱۴.
- بنی‌مصطفی‌عرب، ف. (۱۳۹۵). استراتژی‌های بیمه اتکایی و سرمایه‌گذاری بهینه تحت ریسک‌های نرخ بهره و تورم [پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد]. تهران: دانشگاه علامه طباطبائی.
- بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران. (۱۳۷۷). چکیده مقاله‌ها و پژوهش‌های بیمه‌ای. *چکیده مقاله‌ها و پژوهش‌های بیمه‌ای*، (۱).
- توتونچی، ع. ع.، زیباکلام، ص. و نیاکویی، ا. (۱۳۹۷). بررسی ریشه‌های شکل‌گیری «سیاست تغییر» اوباما در قبال مسئله هسته‌ای ایران. *رهیافت انقلاب اسلامی*، ۱۲(۴۴)، ۶۱-۷۸.
- حمزه، ا. (۱۳۹۸). بررسی آثار تحریم بر صنعت بیمه کشور (با تمرکز بر بیمه‌های اتکایی). قابل دسترس در <http://www.irc.ac.ir/fa-IR/Irc/4944/Articles/view/16040/1196>
- حمزه، ا. و عطاطلب، ف. (۱۳۹۷). بررسی اثر تحریم بر صنعت بیمه با تأکید بر تورم و مشکلات نقل‌وانتقالات پولی. *اقتصاد مالی*، ۱۲(۴۵)، ۱۴۷-۱۶۵.
- دانشگاه صنعتی امیرکبیر و سازمان هواپیمایی کشوری. (۱۳۹۷). برنامه راهبردی صنعت حمل‌ونقل هوایی جمهوری اسلامی ایران. قابل دسترس در <https://bit.ly/3oly4kN>
- دل‌اورپورآقدم، م. و دهقانی‌فیروزآبادی، س. ج. (۱۳۹۷). دیپلماسی

References

- Alavi, S. Y. (2014). [An analysis of the structure of US banking sanctions and the requirements for resolving them in comprehensive nuclear negotiations (Persian)]. *Scientific Journal of Security Horizons*, 7(25), 177-212. https://ps.ihu.ac.ir/article_200480.html
- Alavi, S. Y., & Amiri, D. (2016). [The role of congress and the treasury department of USA in economic sanctions against Islamic Republic of Iran (2010-2014) (Persian)]. *The Islamic Revolution Approach*, 10(34), 71-94. http://www.rahyafth.info/article_52153.html
- Amirkabir University of Technology & Civil Aviation Organization. (2019). [Strategic plan of the aviation industry of the Islamic Republic of Iran (Persian)]. Retrieved from <https://bit.ly/3oIy4kN>
- Armen, S. A., Salahmanesh, A., & Alaei, R. (2018). [Studying the effect of comprehensive security sanctions on the trade volume of Iran and selected countries focusing over the late financial crisis (Persian)]. *Rahbord Tousee*, 53(14), 188-214. <http://rahbord-mag.ir/Article/13970714164781>
- Asian Law Caucus. (2011). The impact of U.S. sanctions against Iran on You. Retrieved from <https://www.advancingjustice-alc.org/wp-content/uploads/2012/11/IranReport2011-final.pdf>
- Association of Iranian Airlines. (2018). [Acquaintance with air insurance (Persian)]. Retrieved from <http://www.aira.ir/%D8%A2%D8%B1%D8%B4%DB%8C%D9%88-%D9%85%D9%82%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%AA/item/605>
- Association of Iranian Airlines. (2019). [Why and how to insure the plane (Persian)]. Retrieved from <http://aira.ir/component/k2/item/912>
- Bani Mostafa Arab, F. (2017). [Optimal reinsurance and investment strategies under interest rate and inflation risks (Persian)]. [MSc. thesis]. Tehran: Allameh Tabatabai University. <https://ganj.irandoc.ac.ir/#!/articles/553dbbeca-69b2c23a866f28d3777a848>
- Central Insurance of I.R.Iran. (1998). [Abstract of insurance articles and researches (Persian)]. *Abstract of Insurance Articles and Researches*, (1). <https://www.noormags.ir/view/fa/magazine/number/7473>
- Chandra, S., Chitgopeker, C. K., Crawford, B., Dwyer, J., & Gao, Y. (2014). Establishing a benchmark of fuel efficiency for commercial airline operations. *Journal of Aviation Technology and Engineering*, 4(1), 32-9. [DOI:10.7771/2159-6670.1097]
- Daheshiar, H., & Moradi, H. (2017). [Strategic role of congress in impose of U.S policies against Iran in era of Obama (Persian)]. *The Islamic Revolution Approach*, 11(40), 83-102. http://www.rahyafth.info/article_55801.html
- Delavarpour Aghdam, M., & Dehghani Firoozabadi, S. J. (2019). [The US congress's legislative diplomacy towards Islamic Republic of Iran (Case study of sanctions) (Persian)]. *Majlis and Rahbord*, 25(96), 343-70. https://nashr.majles.ir/article_297.html
- Elyasi, M., Karimi Govarashki, M. H., & Saedi Basmanj, A. R. (2012). [Key success factors and bottlenecks in safety management systems in airlines (Persian)]. *Journal of Quality & Standard Management*, 2(4), 58-69. http://www.jstandardization.ir/article_110120.html
- Firouznezhad, P. (2016). [Office of Foreign Assets Control (OFAC); The biggest obstacle to the successful implementation of Barjam (Persian)]. Retrieved from <http://www.isna.ir/news/95050113516/>
- Ghazaavi Khorasgani, H., & Mohammadi, M. H. (2016). [Model of managing challenges facing banking system in sanction (Persian)]. *Financial Research Journal*, 17(2), 341-56. [DOI:10.22059/JFR.2015.57315]
- Guzman, T. A. (2013). New economic sanctions on Iran, Washington's regime change strategy. Retrieved from <https://www.globalresearch.ca/new-economic-sanctions-on-iran-washingtons-regime-change-strategy/5330823>
- Hamzeh, A., & Atatabalab, F. (2019). [The effect of sanctions on the insurance industry with an emphasis on inflation and the problems of transfer of monetary affairs (Persian)]. *Financial Economics*, 12(45), 147-65. http://ecj.iauctb.ac.ir/article_665845.html
- Hamzeh, A. (2019). [Investigating the effects of sanctions on the country's insurance industry (focusing on reinsurance) (Persian)]. Retrieved from <http://www.irc.ac.ir/fa-IR/Irc/4944/Articles/view/16040/1196>
- Hufbauer, C. C., Schott, J. J., Elliott, K. A., & Oegg, B. (2007). *Economic sanctions reconsidered*. 3rd Ed. New York: Columbia University Press. <https://books.google.com/books?id=crSxDQAAQBAJ&dq>

- Huang, J. (2009). *Aviation safety and ICAO*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International. <https://openaccess.leidenuniv.nl/bitstream/handle/1887/13688/000-huang-diss-28-01-09.pdf?sequence=1>
- Mes Chi, Z. (2017). [The aviation industry during the embargo and post-sanctions era (Persian)]. *Aerospace Courier Magazine*, 21(69), 56-63. <https://www.magiran.com/paper/1794966>
- Miller, C. O. (1968). State of the art in air safety. *Journal of Air Law and Commerce*, 34(3), 343-55. <https://scholar.smu.edu/jalc/vol34/iss3/4>
- Nasirzadeh, A., Javidrad, F., Lotfi Jalalabadi, M., & Zarghami, H. R. (2013). [An educational needs analysis in military aerospace and aviation: A prospect for 2025 (a case study at Shahid Sattari Air Force University) (Persian)]. *A Research Quarterly in Military Management*, 13(50), 35-70. http://jmm.iranjournals.ir/article_3324.html
- Nolan, A. (2017). Constitutional authority statements and the powers of congress: An overview. Retrieved from <https://www.eversysreport.com/reports/R44729.html>
- Oxford University Press. (1995). *Concise Oxford dictionary*. 9th Ed. Oxford: Oxford University Press. <https://global.oup.com/academic/help/technical-support/cdroms/cod9/?lang=es&cc>
- Qanbarlou, A. (2018). [Theoretical principles of sanctions related to Iran's nuclear program: A comparison between diplomacy under Trump and Obama (Persian)]. *Strategic Studies Quarterly*, 21(80), 75-100. http://quarterly.risstud-ies.org/article_69958.html
- Sadeghi Moghadam, M. H., & Eshraghi Arani, M. (2012). [The elements of aircraft product liability (Persian)]. *Judicial Law Views Quarterly (Law Views)*, 17(59), 145-72. <http://jlviews.ujss.ac.ir/article-1-65-fa.html>
- Shahbaz Moradi, S. (2007). [Calculate the price index for insurance services and losses in order to adjust the information against the effects of inflation (Persian)]. *Barresy Bazargani*, (24), 28-37. <http://ensani.ir/fa/article/86775/>
- Slavin, B. (2011). Iran sanctions: Preferable to war but no silver bullet. Retrieved from <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/iran-sanctions-preferable-to-war-but-no-silver-bullet/>
- Tutunchi, A. A., Zibakalam, S., & Niakoe, A. (2018). [The roots of Obama's "policy of change" towards Iran's nuclear issue (Persian)]. *The Islamic Revolution Approach*, 12(44), 61-78. http://www.rahyaf.info/article_81263.html
- U.S. Department of the Treasury. (2020). Treasury.gov. Retrieved from <https://search.treasury.gov/search?affiliate=treas&query=iran%20aircraft%20sanction>