

Effectiveness of observing citizenship rights on the prevention of air accidents with an emphasis on social responsibility

Received: 2022-09-17

Pp. 175-206

Accepted: 2023-07-11

Majid Nikzad¹, Mohammad Razavi², Alireza Sekhavat Benis³, Mohammad Khalilnejad⁴

Abstract

Background and Purpose: In order to control air accidents and build trust among the public, airlines require compliance the laws related to social responsibility in the organization. Organizations are obliged to perform their duties regarding social responsibility when citizens are fully aware of their citizenship rights. The purpose of this research is to examine the effectiveness of observing citizenship rights on air accidents with the mediating role of social responsibility.

Method: This research is applied in terms of purpose and descriptive-survey in terms of method. The statistical population of the research was made up of a number of Police aviation employees. Statistical sample, 290 people have been selected by simple random sampling method. To collect data, three standard questionnaires were used, the reliability and validity of which were confirmed by calculating Cronbach's alpha and Lawshe coefficient and by professors and experts familiar with the subject. Data were analyzed with SPSS and AMOS software through the methods of descriptive statistics and confirmatory factor analysis.

Findings: Among the dimensions of citizenship rights respectively, social rights, political rights, and civil rights have the most explanations. Among the dimensions of the organization's social responsibility respectively, legal responsibility, economic responsibility, moral responsibility, and friendly type responsibility have the most explanations. Among the dimensions of air accident control respectively, environmental factors, human factors, hardware factors, and software factors have the most explanations.

Conclusion: The results show that citizenship rights have a positive and significant effect on the control of air accidents through the Mediator variable of social responsibility and directly.

Keywords: Citizenship rights, social responsibility, air accidents, prevention of air accidents.

Citation (APA): Nikzad, Majid; Razavi, Mohammad; Sekhavat Benis, Alireza & Khalilnejad, Mohammad (1402). Effectiveness of observing citizenship rights on the prevention of air accidents with an emphasis on social responsibility, *Quarterly of Supervision and Inspection*, 17 (66), 175-206.
DOI: <https://doi.org/10.22034/si.2023.101858>

1- lecturer of Aviation Department, Amin Police University, Tehran, Iran. Email: nikzad.invest@gmail.com

2- Associate Professor of Law Department, Amin Police University, Tehran, Iran. Email: razavilawyer@gmail.com

3- Lecturer of Aviation Department, Amin Police University, Tehran, Iran. Email: arsb90@gmail.com

4- Assistant Professor of Aviation Department, Amin Police University, Tehran, Iran. (Corresponding author) Email: khalilnejad.mohammad@iran.ir



اثربخشی پیش‌گیری از سوانح هوایی بر رعایت حقوق شهروندی با تأکید بر مسئولیت اجتماعی

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۴/۲۰

صص ۱۷۵-۲۰۶

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۶/۲۶

مجید نیکزاد^۱، محمد رضوی^۲، علیرضا سخاوت بنیس^۳، محمد خلیل نژاد^۴

چکیده

زمینه و هدف: شرکت‌های هواپیمایی برای کنترل سوانح هوایی و هم‌چنین ایجاد اعتماد میان افکار عمومی مستلزم رعایت قوانین مربوط به مسئولیت اجتماعی در سازمان هستند. سازمان‌ها زمانی موظف به انجام وظایف خود در خصوص مسئولیت اجتماعی هستند که شهروندان از حقوق شهروندی خود آگاهی کاملی داشته باشند. پژوهش حاضر با هدف بررسی اثربخشی کنترل سوانح هوایی بر رعایت حقوق شهروندی با نقش میانجی مسئولیت‌پذیری اجتماعی انجام شد.

روش: این پژوهش از لحاظ هدف، کاربردی و از نظر روش، توصیفی-پیمایشی است. جامعه آماری پژوهش را تعدادی از کارکنان هواپیمایی فراجا تشکیل دادند که با استفاده از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده تعداد ۲۹۰ نفر به‌عنوان نمونه انتخاب شدند. برای جمع‌آوری داده‌ها از سه پرسش‌نامه استاندارد حقوق شهروندی شریفی و اسلامی، مسئولیت اجتماعی کارول و استیوارتز و پرسش‌نامه کنترل سوانح هوایی امیری استفاده شد که پایایی و روایی آن با محاسبه آلفای کرونباخ و ضریب لاوشه و توسط اساتید و خبرگان آشنا به موضوع تأیید شد. داده‌ها با نرم‌افزارهای اسپاس و ایموس از طریق روش‌های آمار توصیفی و الگوبایی معادلات ساختاری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

یافته‌ها: از میان ابعاد حقوق شهروندی به‌ترتیب بُعد حقوق اجتماعی، سیاسی و مدنی بیش‌ترین تبیین‌کنندگی را داشته‌اند. در بین ابعاد مسئولیت اجتماعی سازمان نیز به‌ترتیب بُعد مسئولیت قانونی، اقتصادی، اخلاقی و نوع‌دوستانه بیش‌ترین تبیین‌کنندگی را داشته‌اند. هم‌چنین در بین ابعاد کنترل سوانح هوایی به‌ترتیب بُعد عوامل محیطی، انسانی، ساختاری و نرم‌افزاری بیش‌ترین تبیین‌کنندگی را داشته‌اند.

نتیجه‌گیری: کنترل سوانح هوایی از طریق متغیر میانجی مسئولیت‌پذیری اجتماعی و به‌صورت مستقیم، بر حقوق شهروندی تأثیر مثبت و معناداری بر دارد.

کلیدواژه‌ها: حقوق شهروندی، مسئولیت اجتماعی، سوانح هوایی، پیش‌گیری از سوانح هوایی.

استناد (APA): نیکزاد، مجید؛ رضوی، محمد؛ سخاوت بنیس، علیرضا و خلیل نژاد، محمد (۱۴۰۲). اثربخشی پیش‌گیری از سوانح هوایی بر رعایت حقوق شهروندی با تأکید بر مسئولیت اجتماعی. *فصلنامه نظارت و بازرسی*، ۱۷(۶۶)، ۱۷۵-۲۰۶.

DOI: <https://doi.org/10.22034/si.2023.101858>

- ۱- مدرس گروه هوایی، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران. (رایانامه: nikzad.invest@gmail.com)
- ۲- دانشیار گروه حقوق، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران. (رایانامه: razavilawyer@gmail.com)
- ۳- مدرس ارشد گروه هوایی، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران. (رایانامه: arsb90@gmail.com)
- ۴- استادیار گروه هوایی، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران. (رایانامه نویسنده مسئول: khalilnejad.mohammad@iran.ir)



از بدو پیدایش صنعت هوانوردی، مقوله بروز سوانح هوایی هم‌چون یک کابوس وحشتناک با دست‌اندرکاران این صنعت همراه بوده و چون یک سد بزرگ در برابر آن خودنمایی کرده است و متولیان صنعت هوانوردی اعم از کارخانه‌های سازنده هواپیما و شرکت‌های هواپیمایی، بخش اعظمی از تلاش خود را معطوف به جلوگیری از بروز چنین حوادثی کرده‌اند (خامکی، ۱۳۹۱: ۸۲). امروزه سوانح هوایی در صنعت هوانوردی بزرگ‌ترین مسئله سازمانی است و کنترل آن امری بسیار مهم است. از طرفی شرکت‌های هواپیمایی علاوه بر کنترل سوانح هوایی برای ایجاد اعتماد میان افکار عمومی مستلزم رعایت قوانین مربوط به مسئولیت اجتماعی در سازمان هستند. مسئولیت اجتماعی شرکتی^۱، مجموعه وظایف و تعهداتی است که یک شرکت در جهت حفظ، مراقبت و کمک به جامعه‌ای که در آن فعالیت می‌کند، انجام می‌دهد.

در همین راستا شرکت‌های فعال در صنعت حمل‌ونقل و گردش‌گری با عنایت به اهداف توسعه پایدار همواره سعی در انجام مسئولیت اجتماعی خود داشته‌اند. اگر چه شرکت‌های هواپیمایی به‌عنوان بخش بزرگی از صنعت حمل‌ونقل هوایی، به ناچار اثراتی منفی بر این اهداف می‌گذارند؛ آلودگی‌های صوتی، تولید دی‌اکسیدکربن، اثرات مخرب روی تغییرات آب‌وهوایی از جمله این اثرات منفی هستند. اما مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها نوعی فعالیت راهبردی اقتصادی محسوب می‌شود که می‌تواند موجب ارتقاء پایداری شرکت‌ها در فاکتورهای گوناگونی شود. بهبود تصویر سازمان در جامعه، افزایش ارزش نام تجاری، تقویت ساختار حاکمیتی شرکت، دسترسی بیش‌تر به منابع تأمین مالی، محیط کار ایمن‌تر و بهداشتی‌تر، کارکنان با انگیزه‌تر، وفاداری مشتری و افزایش اعتماد ذی‌نفعان به شرکت از جمله مزایا و نتایج مشارکت شرکت‌ها در موضوعات اجتماعی است. بنابراین پرداختن به موضوع مسئولیت اجتماعی، یک مزیت رقابتی محسوب خواهد شد. از این‌رو گنجانیدن این برنامه‌ها در

1- Corporate Social Responsibility (CSR)

فعالیت‌های شرکت هواپیمایی، گاهی نیازمند ایجاد تغییرات اساسی در راهبرد و تصمیم‌گیری‌ها است. از همین‌رو راه‌های مختلفی برای پرداختن به این مسئولیت‌های اجتماعی وجود دارد. به‌طور کلی محورهای اصلی در حوزه مسئولیت اجتماعی، موضوعات محیط زیستی مانند میزان تولید کربن و انرژی‌های تجدیدپذیر؛ عدالت اجتماعی هم‌چون حمایت از تولیدکنندگان کوچک و داخلی؛ تحصیلات؛ بهداشت و درمان و مبارزه با فقر را شامل می‌شود. گرچه با فشارهای اتحادیه اروپا برای کاهش میزان تولید گازهای گلخانه‌ای توسط هواپیماها، قوانین سخت‌گیرانه‌تری در مورد عملکرد هواپیماها و کیفیت سوخت اعمال می‌شود. اما از جنبه‌های دیگر، اقدامات شرکت‌های هواپیمایی برای نوسازی ناوگان هوایی خود و پایین نگه‌داشتن سن ناوگان با استفاده از هواپیماهای بهینه‌تر از جمله عوامل مؤثر در انجام مسئولیت اجتماعی در جلوگیری از آسیب رساندن به محیط زیست خواهد بود.

هم‌چنین استفاده از ظرف‌های کترینگ بازگشت‌پذیر به طبیعت، افزایش آگاهی در حوزه سلامت از طریق رسانه‌ها و ابزارهای شرکت هواپیمایی، همکاری با گروه‌های اجتماعی با رویکرد توانمندسازی، آموزش‌های تخصصی گروه‌های کم درآمد با استعداد و علاقه‌مند، آموزش‌های فرهنگی در امور گردش‌گری و ترویج فرهنگ صحیح با در نظر گرفتن ایمنی پروازها، نمونه‌هایی برای انجام مسئولیت اجتماعی است که گاهی نه‌تنها هزینه زیادی را بر دوش شرکت هواپیمایی نمی‌گذارد، بلکه از حداقل نتایج آن افزایش مخاطبین و وفاداری آن‌ها به‌واسطه پرداختن به یک دغدغه اجتماعی خواهد بود. از سوی دیگر بسیاری از شرکت‌های بزرگ دنیا با در نظر گرفتن اهداف توسعه پایدار و کنوانسیون‌های بین‌المللی امضاء شده، پا را فراتر از مرزها گذاشته و اقدام به انجام مسئولیت‌های اجتماعی خود در سطح بین‌المللی می‌کنند. شرکت هواپیمایی امارات با ثبت طرح حیوانات حیات وحش روی هواپیماهایش، شرکت هواپیمایی ترکیه (ترکیش ایرلاینز^۱) با مدیریت پسماند، شرکت

هوایمایی آل نیپون^۱ ژاپن با ترویج فرهنگ و سنت ژاپن در جهان اقدام به انجام مسئولیت اجتماعی خود کرده‌اند. در شرکت‌های هوایمایی داخلی، طرح یوزپلنگ ایرانی روی هوایمای معراج یکی از نمونه‌های بارز پرداختن به مسئولیت اجتماعی در حوزه محیط زیست است. درج تبلیغات برخی از خیریه‌ها در مجله‌های پروازی ایران ایر و ماهان نیز از دیگر اقدامات ارزشمند در این مسیر بوده است. بدون شک یکی از رویکردهای مهم در این راه، بازتاب رسانه‌ای مناسب این فعالیت‌ها توسط شرکت‌ها است. اما نکته مهمی که در این بین حائز اهمیت خواهد بود، آن است که مشارکت در امور اجتماعی به شیوه صحیح و بر اساس اصول حرفه‌ای آن صورت گیرد (جهرمی، ۱۳۹۶).

به‌طور کلی می‌توان گفت که مسئولیت اجتماعی وظیفه‌ای است به‌عهدده مؤسسه‌ها و سازمان‌ها، به این معنا که تأثیر سوء بر زندگی اجتماعی که در آن کار می‌کنند، نگذارند. میزان این وظیفه عموماً مشتمل است بر وظایفی چون: آلوده نکردن محیط زیست، تبعیض قائل نشدن در استخدام، نپرداختن به فعالیت‌های غیراخلاقی و مطلع کردن مصرف‌کننده از کیفیت محصولات و مشارکت مثبت در زندگی افراد جامعه است (الوانی و قاسمی، ۱۳۷۷: ۳۲۴). سازمان‌ها زمانی موظف به انجام این وظایف هستند که شهروندان از حقوق شهروندی خود آگاهی کاملی داشته باشند. بر این اساس یکی از حقوق شهروندان رعایت قوانین مربوط به مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها در قبال آن‌ها است (پورحسینقلی هیبر، مولایی و ابراهیمی، ۱۳۹۳: ۷). امروزه مفهوم شهروندی از ایمان آوردن به مسئولیت‌های خود در مسائل اجتماعی و داشتن باورها مثبت و ذاتاً ارتباطی درباره همکاری با دیگران برای اداره زندگی و دیگر مفاهیم متعدد و هم‌چنین اصولی حقوقی که دربردارنده وظایف و تعهدات اجتماعی است، معطوف شده است. از میان این مفاهیم آنچه مسئله اصلی است وجود رابطه معنادار میان متغیرهای اجتماعی با حقوق شهروندی است (هزارجریبی و صفری شالی، ۱۳۸۸: ۲۱). تحقق حقوق شهروندی نیازمند یک حرکت دوسویه است، یکی حرکت از بالا به پایین که همان فرصت‌دهی و

1- All Nippon Airways(ANA)

مشارکت‌جویی ساختار کلان جامعه است و دیگری حرکت از پایین به بالا که همان مشارکت و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان به‌ویژه در عرصه عمومی است. با توجه به اهمیت حقوق شهروندی و نقش مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها در ارتقاء آن می‌توان به این نتیجه رسید که ارتقاء آگاهی شهروندان از مصادیق حقوق شهروندی در جامعه است و شهروندی محصول و محمل تعهد و مسئولیت‌پذیری عناصر مختلف سازمان‌های اجتماعی جامعه (دولت، حوزه خصوصی و حوزه عمومی)، یعنی افراد و نهادهایی است که دارای حق و تعهدات معینی هستند (فاطمی‌نیا، ۱۳۸۶: ۵۵). بنابراین پژوهش حاضر به دنبال پاسخ به پرسش‌های زیر است:

۱. کنترل سوانح هوایی چه تأثیری بر رعایت حقوق شهروندی دارد؟

۲. مسئولیت اجتماعی سازمان چه تأثیری بر رعایت حقوق شهروندی دارد؟

۳. کنترل سوانح هوایی چه تأثیری بر مسئولیت اجتماعی سازمان دارد؟

از این‌رو، مسئله اساسی پژوهش حاضر این است که «آیا از طریق ایجاد مسئولیت اجتماعی سازمان از طریق کنترل سوانح هوایی می‌توان به حقوق شهروندی دست یافت؟ که در پژوهش‌های داخلی و خارجی کمتر به آن پرداخته شده است.

پیشینه

همان‌طور که از عنوان پژوهش حاضر برمی‌آید، موضوعات «حقوق شهروندی»، «مسئولیت اجتماعی سازمان» و «کنترل سوانح هوایی» با این پژوهش در ارتباط هستند که در برخی از پژوهش‌های پیشین به شرح ذیل به آن‌ها پرداخته شده است.

اسماعیلی، باقری و دانش‌فرد (۱۴۰۲) در پژوهشی با عنوان «طراحی مدل مسئولیت اجتماعی شرکتی با رویکرد شفافیت سازمانی» در سازمان تأمین اجتماعی پرداختند و به این نتیجه رسیدند که در راستای ارتقای مسئولیت اجتماعی، بهره‌گیری از رویکرد شفافیت سازمانی دارای اثر بخشی مطلوبی

است. هم‌چنین استفاده از این رویکرد می‌تواند ضمن ارتقای عملکرد سازمانی، وجهه و اعتبار سازمان را در بین جامعه و ذی‌نفعان ارتقاء دهد. غفوربان اصل، زنگنه و عزیزی (۱۴۰۱) در پژوهشی با عنوان «چالش‌های قانونی- قضایی فراروی مأموران پلیس در رعایت حقوق شهروندی متهمین» در پلیس‌های تخصصی فرماندهی انتظامی استان فارس پرداختند و به این نتیجه رسیدند که عدم مرتفع شدن این چالش‌ها می‌تواند منجر به ایجاد جوّ بدبینی نسبت به پلیس، بروز مشکلات خدمتی و قضایی برای کارکنان و تضعیف حقوق شهروندی متهمین شود. مطهرپور، وروایی و صالحی (۱۴۰۰) در پژوهشی با عنوان «بررسی میزان رعایت حقوق شهروندی متهمان در مرحله تحقیقات مقدماتی توسط ضابطان» به این نتیجه رسیدند که میزان اهمیت و رعایت حقوق شهروندی از دید ضابطان یکسان نیست و در تمامی مصداق‌های مشخص‌شده، میزان رعایت از میزان اهمیت کم‌تر است.

جزنی و طیبی رهنی (۱۳۹۵) در پژوهشی با عنوان «ارتقاء حقوق شهروندی سازمان با تحقق مسئولیت اجتماعی» به این نتیجه رسیدند که شهروند یک عضو رسمی یک شهر و یا سازمان است. این دیدگاه، حقوق و مسئولیت‌هایی را به شهروند یادآور می‌شود که در قانون پیش‌بینی و تدوین شده است. به بیان دیگر، شهروندی پیوندهای میان فرد و جامعه را در قالب حقوق، تعهدات و مسئولیت‌ها منعکس می‌کند.

احمدی (۱۳۹۴) در پژوهشی با عنوان «مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در قبال مسافران در صورت بروز سوانح هوایی در پرتو حقوق ایران و اسناد بین‌المللی» به این نتیجه رسید که بر اساس کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ در پروازهای بین‌المللی چنان‌چه در جریان حمل‌ونقل هوایی خسارتی به مسافر وارد شود، شرکت هواپیمایی مسئول شناخته شده و باید خسارت را جبران کند. تأخیر در حمل مسافر نیز مشمول دریافت غرامت می‌شود و در این مورد نیز هم‌چون صدمه به جان مسافر برای متصدی حمل‌ونقل مسئولیت بدون تقصیر در نظر گرفته شده است. باقریان و آریین (۱۳۹۴) در پژوهشی با عنوان «مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی در برابر مسافران، اشخاص ثالث و

محیط زیست» به این نتیجه رسیدند که خسارات وارد بر اشخاص ثالث و محیط زیست، به‌نحوی است که قواعد عام حقوق مسئولیت سازمان نمی‌تواند پاسخ‌گوی مسائل مربوط به آن باشد و نظام خاصی نیاز است. چنین نظامی در بسیاری از کشورهای دارای صنعت هوایی پیشرفته و در قالب کنوانسیون‌های متعددی در سطح بین‌المللی پذیرفته شده است. پورحسینقلی هیر، مولایی و ابراهیمی (۱۳۹۳) در پژوهشی با عنوان «نقش مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها در رعایت و ارتقاء حقوق شهروندی» به این نتیجه رسیدند که شهروندان با آشنایی به حقوق شهروندی مطالبات بیش‌تری از سازمان‌ها خواهند داشت در نتیجه سازمان‌ها موظف به ارتقاء مسئولیت‌های اجتماعی سازمانی هستند.

روشن، بیراوند و یاراحمدی (۱۳۹۳) در پژوهشی با عنوان «حقوق شهروندی، پیشینه و جایگاه آن در مناسبات پلیس» به این نتیجه رسیدند که بررسی منابع اسلامی، نشان‌دهنده آن است که فلسفه حقوق شهروندی در مدیریت پلیسی عبارت از احقاق حقوق شهروندان، رعایت عدالت، انتظام‌بخشی به جامعه، برقراری تعادل بین مردم و حکومت و تعالی جامعه اسلامی است. مروی نام، بخشنده و خیراندیش (۱۳۹۰)، در پژوهشی با عنوان «الگوی عوامل مؤثر در بروز سوانح هوایی» به این نتیجه رسیدند که از میان تمامی الگوهای مطرح‌شده، الگوی بروز سانحه هوایی سمنان مشتمل بر عوامل انسانی، سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و محیطی کامل‌ترین مدل است. رهنمایی ذکاوت و محمودی (۱۳۸۸)، در پژوهشی با عنوان «بررسی سوانح هوایی سی.اف.آی.تی^۱ و ارائه راهکارهایی جهت پیش‌گیری و کاهش آن» به این نتیجه رسیدند که در بروز سوانح هوایی معمولاً یک عامل اساسی و مجموع‌هایی از عوامل اصلی و کمکی دخالت دارند و به‌ندرت یک عامل باعث بروز سانحه می‌شود. به‌همین لحاظ عوامل بروز سانحه به سه دسته کلی عوامل انسانی، عوامل فنی هواپیما (ماشینی) و عوامل محیطی تقسیم می‌شود.

1- CFIT: Controlled Flight Into Terrain (پرواز کنترل شده به سمت زمین)

در بین پژوهش‌های خارجی؛ سینگ و میسرا^۱ (۲۰۲۱) در پژوهشی با عنوان «پیوند مسئولیت اجتماعی شرکتی و عملکرد سازمانی: اثر تعدیل‌کننده شهرت شرکت»، به این نتایج رسیدند که مسئولیت اجتماعی شرکتی، زمانی که نسبت به ذی‌نفعان خارجی اعمال می‌شود، بر عملکرد سازمانی تأثیرگذار است. همچنین یک سازمان ممکن است با انجام وظایف خود در خصوص مسئولیت اجتماعی، منافع زیادی از قبیل کاهش ریسک، بهبود هویت سازمانی، بهبود شهرت شرکت، دسترسی بیش‌تر به شبکه تأمین‌کننده، کاهش هزینه، بهبود عملکرد شغلی کارکنان، وفاداری مشتری و فرهنگ اخلاقی را کسب کند. کیو، لیانگ، لئو، چن و یوان^۲ (۲۰۲۱) در پژوهشی با عنوان «آیا مسئولیت اجتماعی شرکتی می‌تواند از ارزش شرکت در طول همه‌گیری کووید ۱۹ محافظت کند؟»، به این نتیجه رسیدند که مشارکت در فعالیت‌های مسئولیت اجتماعی شرکتی می‌تواند بازده سهام و توجه ذی‌نفعان را در طول همه‌گیری کووید ۱۹، افزایش دهد. بونر^۳ (۲۰۲۱) در پژوهشی با عنوان «جبران حقوق شهروندی در اثر خشونت از سوی پلیس» به این نتیجه رسید که خشونت پلیس به تجارب نابرابر شهروندی کمک می‌کند و خشونت پلیس به بهترین وجه قابل درک است.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود؛ اساساً پژوهش خاصی با عنوان «تأثیر حقوق شهروندی بر کنترل سوانح هوایی با نقش میانجی مسئولیت‌پذیری اجتماعی» انجام نشده است. از این‌رو موضوع پژوهش حاضر تازه و بدیع است.

مبانی نظری

حقوق شهروندی^۴ در واقع به مجموعه حقوقی گفته می‌شود که افراد به اعتبار موقعیت شهروندی خود دارا هستند. حقوق شهروندی اطلاق عام است بر مجموعه امتیازات مربوط به شهروندان و نیز مجموعه قواعدی که بر موقعیت آنان در جامعه حاکم است (سلیمی‌فرد، ۱۳۸۲: ۱۹). این حقوق عبارت است از:

1- Singh and Misra

2- Qiu, Jiang, Liu, Chen and Yuan

3- Bonner

4- Citizenship Rights

حقوق مدنی شامل آزادی بیان و برابری در مقابل قانون؛ حقوق سیاسی، شامل حق رأی و ایجاد تشکل سیاسی و صنفی؛ حقوق اقتصادی در برگیرنده رفاه اقتصادی (به‌وسیله تولید، بازرگانی، کشاورزی و مصرف) و تأمین اجتماعی است (پژوهنده، ۱۳۷۶: ۱۵۷). باید توجه داشت که در خصوص شهروند دو معنای کلی استنباط می‌شود؛ نخست شهروند به‌معنای بشر و نوع انسان که مصادیق آن شامل تمامی انسان‌ها از هر جنس و نژاد و رنگ و کشور و دین و مذهب و ... است و دیگر شهروند به‌معنای انسان‌های ساکن و مقیم در یک کشور اعم از اتباع و بیگانگان که در سرزمین یک دولت-کشور و تحت قدرت آن دولت کشور هستند (شریعت‌پناهی، ۱۳۸۲: ۵۹).

در واقع می‌توان گفت انسان صرف‌نظر از مواردی چون تابعیت و ملیت، دارای حقوقی از قبیل حق حیات است و برای همه انسان‌ها در زمان‌ها و مکان‌های مختلف یکی است و محدود به قلمرو خاصی نیست که از آن تحت عنوان حقوق بشر یاد می‌شود. در حالی که حقوق شهروندی رابطه مستقیمی با مقوله‌هایی نظیر تابعیت و ملیت شهروندان دارد. بنابراین در حقوق بشر، انسان صرفاً دارای حقوقی است در حالی که در حقوق شهروندی دو موضوع حق و تکلیف باهم مطرح می‌شود. به‌عبارت ساده‌تر در حقوق بشر رابطه یک طرفه حق و در حقوق شهروندی رابطه دوطرفه حق-تکلیف مطرح است. بنابراین می‌توان گفت حقوق شهروندی، حقوقی است فردی، مدنی، سیاسی، اجتماعی و اقتصادی که یک شهروند به‌واسطه زندگی در قلمرو جغرافیایی خاص و با وجود رابطه‌ای میان او و دولت حاکم از آن برخوردار می‌شود (روشن، بیرونند و یاراحمدی، ۱۳۹۳: ۱۱۵). به‌طور کلی می‌توان بین سه سنت نظری مربوط به شهروندی تفکیک قائل شد: اولین سنت، نظریه تی.اچ. مارشال^۱ (۱۹۴۹) است. در واقع، معروف‌ترین نظریه شهروندی از سوی وی مطرح شده است. در نظریه مارشال، سه عنصر مدنی، سیاسی و اجتماعی با یکدیگر مرتبط هستند. او سه دسته عنصر حقوق شهروندی را از یکدیگر متمایز می‌کند که با گذشت زمان توسعه یافته‌اند: حقوق و در مقابل تعهدهای سازمانی مثل حق رأی، حقوق

آزادی مدنی که از جانب دادگاه‌ها محافظت می‌شوند و حقوق مشارکت و تأمین عدالت اجتماعی که در مرکز توجه دولت رفاه قرار گرفته‌اند. دومین سنت، رهیافت دورکیم / توکویل^۱ در فرهنگ مدنی است که بحث فضیلت مدنی را سرلوحه کار خود قرار می‌دهد. این سنت در جمهوری فرانسه نمود قابل توجهی به خود می‌گیرد و به سنت جمهوری شهروندی مشهور شده است. سومین سنت نظری شهروندی، مفاهیم جدیدی چون مردم‌سالاری، جنبش‌های اجتماعی، جامعه مدنی، ارتباط مردم‌سالارانه و کنش ارتباطی را مورد توجه قرار می‌دهد (ربانی خوراسگانی و کیانپور، ۱۳۸۶: ۱۱۲).

امروزه یکی از ابعاد مهم در حکمرانی مطلوب، توجه به ابعاد مختلف مفهوم حقوق شهروندی است. شهروند یکی از عوامل کارساز در برپایی دولت و حکومت است و به حقوق شهروندی هم باید از این زاویه نگریسته شود. یعنی همان‌گونه که شهروندان وظیفه فرمان‌برداری دارند، باید حکمرانی در زمینه استحکام حق‌ها و حقوق‌ها و شهروندان و رعایت آن‌ها هم سهیم باشد. حقوق شهروندی در چنین فرایندی پذیرفته و به رسمیت شناخته شده است. هر شهروند با توجه به جایگاه و پایگاه اجتماعی خویش در جامعه دارای حقوقی است که به‌عنوان حقوق قانونی و مدنی، حقوق سیاسی و حقوق اجتماعی، شناخته می‌شود. این حقوق، که در محدوده حاکمیت ایجاد می‌شود در واقع حقوق ناظر بر زندگی انسان‌ها در پناه حکومت است (دولتخواه و یآوری، ۱۴۰۰: ۵۶).

مسئولیت اجتماعی

برخی از تعاریف مطرح‌شده برای مسئولیت اجتماعی^۲ عبارت‌اند از:

– مسئولیت اجتماعی وظیفه‌ای است به عهده مؤسسات و سازمان‌ها و در سازمانی چون هواپیمایی کشوری وظایفی چون تکریم و احترام به حقوق مسافران (رعایت حقوق مسافر هنگام پذیرش در فرودگاه، نرخ بلیت و حقوق مسافر در حین و بعد از پرواز)، ارائه تسهیلات و خدمات رفاهی،

1- Durkheim/De Tocqueville

2- Social Responsibility

ارتقاء سطح سلامت و ایمنی پروازها، ارتقاء کیفیت و به‌روز رسانی هواپیماها و وسایل ناوبری و عدم ایجاد آلودگی‌های زیست‌محیطی را پوشش می‌دهد.

- مسئولیت اجتماعی، یکی از وظایف و تعهدات سازمان در جهت منتفع ساختن جامعه است، به‌نحوی که هدف اولیه سازمان یعنی حداکثر کردن سود را صورتی متعالی ببخشد.

- مسئولیت اجتماعی یعنی نوعی احساس تعهد به‌وسیله مدیران سازمان‌های تجاری بخش خصوصی که آن‌گونه تصمیم‌گیری کنند که در کنار کسب سود برای مؤسسه، سطح رفاه کل جامعه نیز بهبود یابد.

- تعهد و تکلیف مدیریت به انجام کارهایی که حافظ و ارتقاءدهنده رفاه جامعه و علایق بنگاه باشد.

برای جمع‌بندی این تعاریف می‌توان مسئولیت اجتماعی سازمان را چنین تعریف کرد: مسئولیت اجتماعی سازمان عبارت است از الزام به پاسخ‌گویی و ارضای توقعات گروه‌های ذی‌نفع خارجی اعم از مشتریان، تأمین‌کنندگان، توزیع‌کنندگان، پاسداران محیط زیست و اهالی محل فعالیت واحد تولیدی/خدماتی، با حفظ منافع گروه‌های ذی‌نفع داخلی اعم از مالکان یا سهام‌داران و کارکنان واحد^۱. هم‌چنین مسئولیت اجتماعی به‌عنوان یک سازوکار برای تحریک نگرانی‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی شرکت‌های بزرگ در جوامعی که در آن به کسب‌وکار مشغول‌اند، به‌شمار می‌رود. طی دهه گذشته، تعداد فزاینده‌ای از شرکت‌ها منافع حاصل از اجرای سیاست‌ها و اقدامات مسئولیت اجتماعی را به‌خوبی درک کرده‌اند. شرکت‌ها هم‌چنین با توجه به فشارهایی از جانب مشتریان، تأمین‌کنندگان، کارکنان، جامعه، سرمایه‌گذاران، سازمان‌های فعال و سایر ذی‌نفعان به اتخاذ یا گسترش تلاش‌های مسئولیت اجتماعی تشویق می‌شوند (لوکمن، اینوسنت و اولاکونله^۲، ۲۰۱۵: ۵۷).

1- <http://www.imi.ir/tadbir/tadbir-105/article-105/1.asp>

2- Lukman, Innocent and Olakunle

به نظر فلمینگ^۱ (۲۰۰۲)، مسئولیت اجتماعی دارای چهار بُعد زیر است:

(۱) بُعد اقتصادی: مهم‌ترین بُعد مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها است که در آن فعالیت‌ها و اقدامات اقتصادی مدنظر قرار می‌گیرد. مسئولیت اولیه هر بنگاه اقتصادی کسب سود است. وقتی سازمان سود لازم را کسب کرد و حیات خود را تضمین کرد، می‌تواند به مسئولیت‌های دیگریش بپردازد. در حقیقت اهداف اولیه سازمانی در این بُعد مورد توجه قرار می‌گیرد.

(۲) بُعد قانونی: دومین بُعد مسئولیت اجتماعی، بُعد قانونی (حقوقی) است و سازمان‌ها ملزم می‌شوند که در چارچوب قانون و مقررات عمومی عمل کنند. جامعه این قوانین را تعیین می‌کند و کلیه شهروندان و سازمان‌ها، موظفانند به این مقررات به‌عنوان یک ارزش اجتماعی احترام بگذارند. بُعد قانونی مسئولیت اجتماعی را «التزام اجتماعی» نیز می‌گویند.

(۳) بُعد اخلاقی: سومین بُعد مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها، بُعد اخلاقی است. از سازمان‌ها انتظار می‌رود که هم‌چون سایر اعضای جامعه به ارزش‌ها، هنجارها و اعتقادات و باورهای مردم احترام گذاشته و شئون اخلاقی را در کارها و فعالیت‌های خود مورد توجه قرار دهند.

(۴) بُعد نوع‌دوستانه: چهارمین بُعد مسئولیت اجتماعی، بُعد ملی است که شامل انتظارات، خواسته‌ها و سیاست‌های مدیران عالی در سطح کلان است که انتظار می‌رود مدیران و کارگزاران سازمان‌ها با نگرش همه‌جانبه و رعایت حفظ وحدت و مصالح عمومی کشور، تصمیمات و راهبردهای کلی را سرلوحه امور خود قرار داده و با دید بلندمدت تصمیم‌گیری کنند. بُعد ملی مسئولیت اجتماعی را «پاسخ‌گویی اجتماعی» می‌نامند. پاسخ‌گویی اجتماعی، تعهد در قبال مسئولیت‌واگذار شده است (مشبکی و خلیلی شجاعی، ۱۳۸۹: ۴۳).

1- Fleming

سوانح هوایی^۱

سازمان ملی ایمنی حمل‌ونقل آمریکا^۲ سوانح و حوادث هوایی را به چهار دسته زیر تقسیم می‌کند:

- عمده^۳: به حادثه‌ای اطلاق می‌شود که دارای یکی از شرایط زیر باشد:
 - یک هواپیما با ظرفیت بیش از ده صندلی نابود شود.
 - هواپیما در طول حادثه چندین کشته (دو و یا بیش‌تر) برجای گذارد.
 - حاصل این سانحه یک کشته و صدمه دیدن قسمت اعظم هواپیما باشد.
- جدی^۴: به سانحه‌ای اطلاق می‌شود که حداقل یکی از شرایط زیر را شامل باشد:
 - هواپیما (بالای ده نفره) به‌طور شدید آسیب ببیند و در طول سانحه یک کشته برجای بگذارد.
 - حداقل یک نفر به‌صورت جدی مصدوم (معلول) شود و هواپیما (بالای ده نفره) به‌طور قابل توجه آسیب ببیند.
- صدمه^۵: به حادثه‌ای گویند که هیچ کشته‌ای نداشته باشد و حداقل یک نفر به‌طور جدی مصدوم (معلول) شود و هواپیما صدمه زیادی نبیند.
- خسارت^۶: حادثه‌ای است که هیچ کشته یا مصدومی برجای نگذارد. ولی در طی آن هواپیما به‌طور قابل توجه آسیب ببیند.

1- air accidents

2- National Transportation Safety Board(NTSB)

3- Major

4- Serious

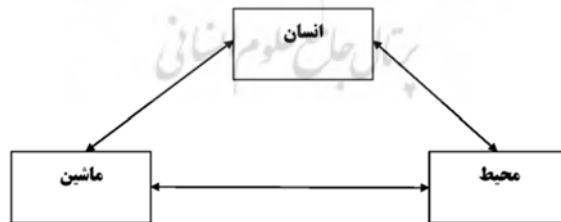
5- Injury

6- Damage

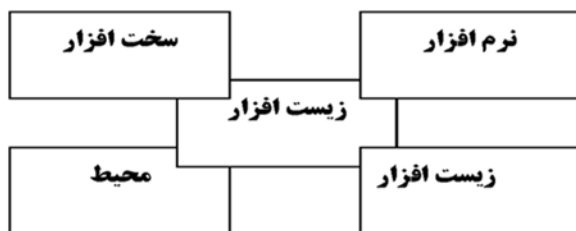
۱) مدل سه‌شاخگی: برای سالیان متمادی مدل سه‌گانه، جهت تشریح عوامل مؤثر در بروز رویدادها و سوانح هوایی استفاده شده است. عوامل این مدل به‌صورت کلی شامل، انسان، محیط و ماشین است و هرکدام با امکان تأثیرگذاری یکسان در مدل طراحی شده‌اند. این مدل در شکل شماره (۱)، نشان داده شده است.

۲) مدل جعبه‌ای: این مدل در سال ۱۹۷۲ در قالب عبارت «شل»^۱ ارائه شد. مدل جعبه‌ای از مفاهیم نرم‌افزار، سخت‌افزار، محیط و زیست‌افزار تشکیل شده است (شکل شماره (۲)). این مدل مواردی را که خارج از عوامل انسانی هستند پوشش نداده و فقط به‌عنوان وسیله‌ای برای کمک به درک بهتر عوامل انسانی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۳) مدل سمنان؛ مدلی جامع‌تر برای بررسی سوانح: عوامل دیگری به‌عنوان عوامل مؤثر در بروز سوانح هوایی وجود دارد که به‌درستی در مدل سنتی سه‌گانه دیده نشده‌اند. بر این اساس، مدل سمنان با استفاده از عوامل مفروض مؤثر در بروز سانحه شامل عامل انسان، سخت‌افزار، نرم‌افزار و محیط، بنیان نهاده شد. عامل نظارت و کنترل نیز به‌عنوان محور این مدل در نظر گرفته شده است (شکل شماره (۳)). در پژوهش حاضر از این مدل استفاده شد.



شکل شماره ۱: مدل سه‌شاخگی بروز سوانح



شکل شماره ۲: مدل جعبه‌ای



شکل شماره ۳: مدل کنترل سوانح هوایی سمنان (مروری نام، بخشنده و خیراندیش، ۱۳۹۰: ۷۵).

سوانح هوایی از دیدگاه حقوقی و قوانین بین‌المللی

هواپیما به‌عنوان یک‌وسيله پرنده در زمانی اجازه پرواز و گواهی‌های فنی لازم را خواهد گرفت که با اصول و ضوابط یا اصطلاحاً استانداردهای پرواز انطباق داشته و متخصصان مربوطه قابلیت پرواز و ایمنی پرواز آن را تأیید کرده باشند. تکالیف مربوط به اعمال چنین نظارتی در داخل کشورهای جهان برعهده سازمان هواپیمایی کشوری آن کشور، در قالب اعمال حاکمیت دولت و در سطح بین‌المللی برعهده سازمان بین‌المللی هواپیمایی (ایکائو) است. سازمان بین‌المللی هواپیمایی وابسته به سازمان ملل است که از سال ۱۹۴۵ و بعد از تصویب منشور آن (کنوانسیون شیکاگو) تأسیس شد. غیر از کنوانسیون شیکاگو و پروتکل‌های الحاقی آن تعداد فراوان دیگری از اسناد بین‌المللی هواپیمایی کشوری مانند کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۲۹ و پروتکل لاهه در سال ۱۹۵۵ و گوادا لاخارا ۱۹۶۱ و گواتمالا در سال ۱۹۷۱ در مورد مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در قبال مسافران و صاحبان کالا که عمدتاً مبتنی

بر قاعده خطر و نه خطا است، کنوانسیون‌های توکیو ۱۹۷۳، لاهه ۱۹۷۰ و مونترال ۱۹۷۱ و ۱۹۸۳ راجع به جرائم هواپیمایی و هواپیماربایی و بحث امنیت پرواز و ده‌ها سند بین‌المللی در مورد امنیت هوایی و زمینی این وسیله پرنده و تأسیسات ناوبری به تصویب کشورهای جهان رسیده و لازم‌الاجراست. در اجرای این اسناد تعهدآور بین‌المللی، قواعد و ضوابط فنی تحت عنوان استاندارد توسط واحدهای مختلف ایکائو تهیه و برای اجرا به کشورها ابلاغ شده که باید توسط سازمان هواپیمایی کشوری در داخل هر کشوری بر اجرای آن نظارت شود. مضافاً آن‌که در قلمرو سیاسی هر کشور قوانین داخلی نه‌تنها در جهت اجرای این ضوابط بین‌المللی بلکه در تأیید و تأکید آن مقررات جزایی، مدنی خاص و آیین‌نامه‌های مختلف وضع کرده‌اند که کشور ما نیز با تصویب قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸ قانون الحاق به اکثر کنوانسیون‌های هواپیمایی، تصویب قانون مجازات اخلاص کنندگان در امنیت پرواز و خراب‌کاری در وسایل و تأسیسات هواپیمایی مصوب ۱۳۵۰، قانون اجازه تصویب مقررات فنی و قواعد مربوط به کنوانسیون شیکاگو، قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی، مصوب ۱۳۶۴ از زمره اولین پایه‌گذاران این روند در جهان است (پرتوی، ۱۳۸۸: ۵۶).

فرضیه‌ها

فرضیه اول: کنترل سوانح هوایی بر حقوق شهروندی تأثیر دارد.

فرضیه دوم: مسئولیت اجتماعی سازمان بر حقوق شهروندی تأثیر دارد.

فرضیه سوم: کنترل سوانح هوایی بر مسئولیت اجتماعی سازمان تأثیر دارد.

فرضیه چهارم: کنترل سوانح هوایی از طریق متغیر میانجی بر مسئولیت اجتماعی سازمان بر حقوق شهروندی تأثیر دارد.

روش

پژوهش حاضر بر حسب هدف از نوع کاربردی و بر اساس روش گردآوری داده‌ها از نوع پیمایشی و از نظر نحوه اجرا یک پژوهش توصیفی است. ضمناً از روش هم‌بستگی در این پژوهش استفاده شده است، زیرا روابط متغیرها مورد بررسی است. جامعه آماری این پژوهش ۹۶۳ نفر از کارکنان هواپیمایی فراجا است. حجم نمونه مناسب، طبق جدول نمونه‌گیری مورگان ۲۷۸ نفر محاسبه شد؛ که به‌منظور کامل شدن تمامی حجم نمونه، ۳۰۰ پرسش‌نامه آماده و توزیع شد که در نهایت ۲۹۰ پرسش‌نامه کامل، جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل شد. نمونه آماری به روش نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب شده است. قلمرو مکانی پژوهش، سازمان هواپیمایی فراجا واقع در استان تهران است. در این پژوهش متغیر حقوق شهروندی، متغیر مستقل و متغیر سوانح هوایی به‌عنوان متغیر وابسته و نیز متغیر مسئولیت اجتماعی به‌عنوان متغیر میانجی^۱ (به‌عنوان رابط بین متغیر مستقل و متغیر وابسته) در نظر گرفته شده است. جهت گردآوری اطلاعات در زمینه مبانی نظری و ادبیات پژوهش، از منابع کتابخانه‌ای مبتنی بر مطالعه منابع اطلاعاتی برخط استفاده شده است. برای جمع‌آوری داده‌ها، بر اساس متغیرهای مورد بررسی از سه پرسش‌نامه استاندارد زیر جمعاً با ۷۰ پرسش استفاده شد.

(۱) پرسش‌نامه حقوق شهروندی: حقوق شهروندی دارای سه بُعد حقوق مدنی، حقوق سیاسی و حقوق اجتماعی است که برای سنجش این سه بُعد از پرسش‌نامه استاندارد حقوق شهروندی شریفی و اسلامیه با ۲۱ پرسش استفاده شد (پرسش‌های ۱ تا ۲۱).

(۲) پرسش‌نامه مسئولیت اجتماعی: مسئولیت اجتماعی دارای چهار بُعد قانونی، اقتصادی، اخلاقی و نوع‌دوستانه است که به‌منظور سنجش این چهار بُعد از پرسش‌نامه استاندارد مسئولیت اجتماعی کارول و استیوارتز^۲ با ۳۵ پرسش استفاده شد (پرسش‌های ۲۲ تا ۵۶).

1- Mediator Variable

2- Carrol and stewarts

۳) پرسش‌نامه سوانح هوایی: در این پژوهش به‌منظور بررسی سوانح هوایی از چهار بُعد عوامل محیطی، عوامل انسانی، عوامل سخت‌افزاری و عوامل نرم‌افزاری استفاده شد که به‌منظور سنجش این چهار بُعد از پرسش‌نامه کنترل سوانح هوایی امیری با ۱۴ پرسش استفاده شد (پرسش‌های ۵۷ تا ۷۰).

پاسخ مشارکت‌کنندگان به‌صورت طیف پنج درجه‌ای لیکرت از کاملاً مخالفم=۱ تا کاملاً موافقم=۵ ثبت شد. این پرسش‌نامه‌ها تمامی ابعاد متغیرهای مورد استفاده در پژوهش حاضر را در بر گرفته و به کرات در پژوهش‌های داخلی پیشین مورد استفاده قرار گرفته‌اند و روایی و پایایی آن‌ها مورد تأیید اساتید و خبرگان قرار گرفته است. هم‌چنین به‌منظور بررسی پایایی پرسش‌نامه از روش آلفای کرونباخ به‌وسیله نرم‌افزار اسپ‌اس‌اس^۱ استفاده شد و نتایج در جدول شماره (۱)، ارائه شده است. مقادیر حاصله ($0.7 > \alpha$)، نشان از پایایی مناسب این پرسش‌نامه دارد.

روایی (اعتبار) محتوایی این پرسش‌نامه توسط ضریب لاوشه (شاخص نسبت روایی محتوایی^۲) و بنابه اظهار نظر ۱۵ نفر خبره هوانوردی مورد تأیید قرار گرفته است. ضریب لاوشه قابل قبول برای اعتبار محتوا با ۱۵ ارزیاب برابر با ۰/۴۹ است. در پژوهش کنونی، ضریب لاوشه برای کلیه پرسش‌ها (هر ۷۰ گویه)، بیش از این مقدار (۰/۴۹) را ثبت کرد. بنابراین ابزار گردآوری اطلاعات در این پژوهش دارای اعتبار محتوایی است. هم‌چنین از آزمودنی‌ها درخواست شد که در صورت وجود ابهام در پرسش‌ها این امر را با پژوهش‌گر در میان بگذارند که هیچ‌گونه ابهامی گزارش نشد. بنابراین می‌توان گفت ابزار گردآوری داده‌ها در این پژوهش دارای اعتبار صوری نیز است.

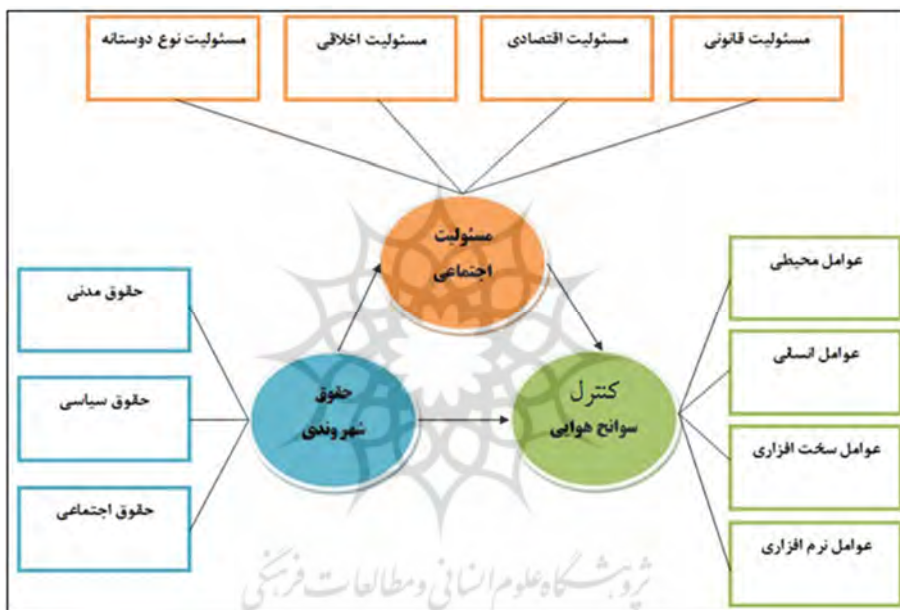
1- SPSS

2- Content Validity Ratio(CVR)

جدول شماره ۱: نتایج آلفای کرونباخ

متغیر	تعداد پاسخ‌دهندگان	تعداد پرسش‌ها	ضریب آلفا
حقوق شهروندی	۲۹۰	۲۱	۰/۸۴
مسئولیت اجتماعی	۲۹۰	۳۵	۰/۸۲
سوانح هوایی	۲۹۰	۱۴	۰/۸۶
کل پرسش‌نامه	۲۹۰	۷۰	۰/۸۸

الگوی مفهومی



شکل شماره ۴: مدل مفهومی پژوهش

پژوهش حاضر به بررسی تأثیر کنترل سوانح هوایی با نقش میانجی مسئولیت‌پذیری اجتماعی بر حقوق شهروندی پرداخته است که الگوی مفهومی آن، در قالب شکل شماره (۴)، ارائه شده است. در این الگو، حقوق شهروندی از الگوی تی.اچ.مارشال، ۱۹۴۹؛ مسئولیت‌پذیری اجتماعی از الگوی فلمینگ، ۲۰۰۲ و کنترل سوانح هوایی از الگوی مروی نام، بخشنده و خیراندیش، ۱۳۹۰ (مدل سمنان) گرفته شده است.

از شاخص‌های آمار توصیفی برای بررسی ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نمونه آماری، استفاده شد. بدین‌منظور از شاخص‌های فراوانی، درصد فراوانی، درصد تجمعی و نما، پاسخ‌دهندگان بر اساس جنسیت، سن، سطح تحصیلات و سابقه‌کاری بررسی و در جدول شماره (۲)، گزارش شده است.

جدول شماره ۲: ویژگی‌های جمعیت‌شناختی پاسخ‌دهندگان

نما	درصد تجمعی	درصد فراوانی	فراوانی	متغیر	
مرد	۰/۰۱	۰/۰۱	۳	زن	جنسیت
	۱۰۰٪	۰/۹۹	۲۸۷	مرد	
۳۱-۴۰	۰/۲۴	۰/۲۴	۷۰	کم‌تر از ۳۰	سن (سال)
	۰/۷۶	۰/۵۲	۱۵۰	۳۱-۴۰	
	۰/۹۶	۰/۲۰	۵۸	۴۱-۵۰	
	۱۰۰٪	۰/۰۴	۱۲	بالای ۵۰	
کارشناسی	۰/۰۴	۰/۰۴	۱۲	دیپلم و کاردانی	سطح تحصیلات
	۰/۶۶	۰/۶۲	۱۸۰	کارشناسی	
	۰/۹۹	۰/۳۳	۹۴	ارشد	
	۱۰۰٪	۰/۰۱	۴	دکترا	
۱۱-۱۵	۰/۰۵	۰/۰۵	۱۴	زیر ۵	سابقه کاری (سال)
	۰/۳۶	۰/۳۱	۹۰	۵-۱۰	
	۰/۷۴	۰/۳۸	۱۱۰	۱۱-۱۵	
	۱۰۰٪	۰/۲۶	۷۶	۱۵-۲۰	

جدول شماره ۳: ضرایب آزمون کولموگروف-اسمیرنوف

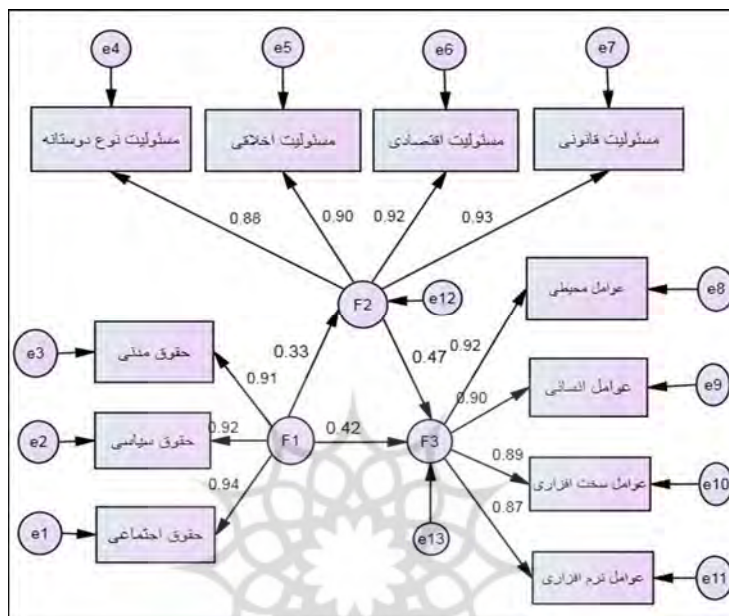
متغیرها	مسئولیت اجتماعی	حقوق شهروندی	سوانح هوایی
کولموگروف-اسمیرنوف			
مقدار بحرانی (زد)	۰/۹۸۵	۱/۰۱	۱/۲۵
سطح معناداری	۰/۰۷۳	۰/۰۶۹	۰/۰۶۵

از آزمون کولموگروف-اسمیرنوف^۱ برای بررسی وضعیت نرمال بودن توزیع متغیرها استفاده شد. نتایج حاصل از این آزمون در جدول شماره (۳)، نمایش داده شده است. با توجه به نتایج این جدول، چون سطح معناداری^۲ بیش‌تر از

1- Kolmogorov-Smirnov(K-S)

2- Sig: p-value or sig.value

۰/۰۵ و مقدار بحرانی (زِد^۱) کم‌تر از ۱/۹۶ است، بنابراین داده‌ها نرمال هستند. از اینرو شرایط نرمال بودن متغیرهای مورد مطالعه جهت برآورد پارامترهای مجهول قابل اتکاء است.



شکل شماره ۵: برازش متغیرهای پنهان و کل مدل

در مدل مفهومی پژوهش حاضر (شکل شماره ۵)، دو دسته متغیر پنهان و آشکار وجود دارد. متغیرهای آشکار (مستطیل) که به‌گونه‌ای مستقیم به‌وسیله پژوهش‌گر اندازه‌گیری می‌شوند. در حالی‌که متغیرهای پنهان یا مکنون (بیضی) به‌گونه‌ای مستقیم اندازه‌گیری نمی‌شوند. بلکه بر اساس روابط یا هم‌بستگی‌های بین متغیرهای اندازه‌گیری شده استنباط می‌شوند. در این پژوهش سه متغیر پنهان: حقوق شهروندی (اف. یک^۲)، مسئولیت اجتماعی (اف. دو) و سوانح هوایی (اف. سه) وجود دارد. متغیرهای پنهان به‌نوبه خود به دو نوع متغیرهای درون‌زا^۳ و متغیرهای برون‌زا^۴ تقسیم می‌شوند. متغیر درون‌زا، متغیری است که از جانب سایر

1- Z

2- F1

3- Endogenous

4- Exogenous

متغیرهای موجود در مدل تأثیر می‌پذیرد. در مقابل متغیر برون‌زا، تغییری است که هیچ‌گونه تأثیری از سایر متغیرهای موجود در مدل دریافت نمی‌کند، بلکه خود تأثیر می‌گذارد. در این پژوهش متغیر حقوق شهروندی، متغیر برون‌زا و متغیرهای مسئولیت اجتماعی و سوانح هوایی، متغیرهای درون‌زا هستند. در شکل شماره (۵)، به برازش متغیرهای پنهان و کل مدل پرداخته شده است.

جدول شماره ۴: نتایج حاصل از بارهای عاملی سازه‌های پژوهش یا متغیرهای مکنون

سوانح هوایی	پرسش	مسئولیت اجتماعی	پرسش	مسئولیت اجتماعی	پرسش	حقوق شهروندی	پرسش
۰/۸۸**	۵۷	۰/۸۸**	۴۳	۰/۹۳**	۲۲	۰/۹۰**	۱
۰/۹۱**	۵۸	۰/۹۰**	۴۴	۰/۹۳**	۲۳	۰/۹۱**	۲
۰/۹۴**	۵۹	۰/۹۳**	۴۵	۰/۹۱**	۲۴	۰/۹۳**	۳
۰/۸۹**	۶۰	۰/۹۱**	۴۶	۰/۹۵**	۲۵	۰/۹۲**	۴
۰/۸۵**	۶۱	۰/۹۱**	۴۷	۰/۹۳**	۲۶	۰/۹۰**	۵
۰/۹۳**	۶۲	۰/۹۶**	۴۸	۰/۸۸**	۲۷	۰/۸۸**	۶
۰/۸۷**	۶۳	۰/۸۹**	۴۹	۰/۹۵**	۲۸	۰/۸۹**	۷
۰/۹۰**	۶۴	۰/۹۰**	۵۰	۰/۸۹**	۲۹	۰/۹۰**	۸
۰/۹۳**	۶۵	۰/۹۲**	۵۱	۰/۹۰**	۳۰	۰/۹۳**	۹
۰/۸۶**	۶۶	۰/۸۸**	۵۲	۰/۹۱**	۳۱	۰/۹۲**	۱۰
۰/۹۳**	۶۷	۰/۹۳**	۵۳	۰/۹۴**	۳۲	۰/۸۹**	۱۱
۰/۹۵**	۶۸	۰/۸۵**	۵۴	۰/۸۹**	۳۳	۰/۹۰**	۱۲
۰/۸۶**	۶۹	۰/۸۹**	۵۵	۰/۹۰**	۳۴	۰/۹۳**	۱۳
۰/۸۸**	۷۰	۰/۹۳**	۵۶	۰/۹۳**	۳۵	۰/۹۴**	۱۴
				۰/۸۷**	۳۶	۰/۹۶**	۱۵
				۰/۹۲**	۳۷	۰/۹۰**	۱۶
				۰/۹۰**	۳۸	۰/۸۹**	۱۷
				۰/۸۶**	۳۹	۰/۸۸**	۱۸
				۰/۹۳**	۴۰	۰/۸۹**	۱۹
				۰/۹۵**	۴۱	۰/۹۰**	۲۰
				۰/۸۹**	۴۲	۰/۸۵**	۲۱

در مدل‌سازی معادلات ساختاری (کوواریانس) ضرایب به دو دسته تقسیم می‌شوند. دسته اول تحت عنوان معادلات اندازه‌گیری هستند که روابط بین متغیرهای پنهان و متغیرهای آشکار هستند. این معادلات را اصطلاحاً بارهای

عاملی^۱ گویند. دسته دوم معادلات ساختاری هستند که روابط بین متغیرهای پنهان و متغیرهای آشکار هستند و برای آزمون فرضیه‌های استفاده می‌شوند. به این ضرایب اصطلاحاً ضرایب مسیر^۲ گفته می‌شود.

در این پژوهش، به‌منظور تحلیل ساختار درونی پرسش‌نامه و کشف عوامل تشکیل‌دهنده هر سازه یا متغیر پنهان، از ابزار تحلیل عاملی تأییدی استفاده شد. نتایج تحلیل عاملی تأییدی سازه‌های پژوهش در جدول شماره (۴)، ارائه شده است. بارهای عاملی مربوط به سازه‌های پژوهش همگی بالای ۰/۵ است. بنابراین سازه‌های مورد مطالعه از جهت روایی دارای اعتبار بالایی هستند. با توجه به بار عاملی می‌توان گفت کدام شاخص در اندازه‌گیری سازه خود سهم بیش‌تری دارد. بر اساس بارهای عاملی، شاخصی که بیش‌ترین بار عاملی را داشته باشد، در اندازه‌گیری متغیر مربوطه سهم بیش‌تری دارد و شاخصی که ضرایب کوچک‌تری داشته باشد سهم کم‌تری را در اندازه‌گیری سازه مربوطه ایفاء می‌کند.

در پژوهش حاضر برای تفسیر و تعبیر مدل^۳ از نرم‌افزار ایموس^۴ استفاده شد. به‌طور کلی در کار با برنامه ایموس، هر یک از شاخص‌های به‌دست‌آمده برای مدل به‌تنهایی دلیل برازندگی مدل یا عدم برازندگی آن نیستند. بلکه این شاخص‌ها را باید در کنار یکدیگر و با هم تفسیر کرد. جدول شماره (۵)، بیان‌گر مهم‌ترین این شاخص‌ها است و نشان می‌دهد که الگو در جهت تبیین و برازش از وضعیت مناسبی برخوردار است. تمامی این شاخص‌ها حاکی از تناسب مدل با داده‌های مشاهده شده است و شاخص‌های تناسب مدل، بیان‌گر مناسب بودن مدل اندازه‌گیری است. زیرا نسبت کادو بر درجه آزادی کم‌تر از ۵، شاخص ریشه میانگین مربعات خطای برآورد^۵ کم‌تر از ۰/۰۹ و مابقی شاخص‌ها نیز قابل قبول هستند. به بیان دیگر، مدل و چارچوب کلی، معنادار و قابل پذیرش است. مقادیر شاخص‌های برازش متغیرهای پنهان (حقوق شهروندی، مسئولیت اجتماعی و سوانح هوایی) و شاخص‌های برازش مدل کل در جدول شماره (۵)، ارائه شده است.

1- Loading factor

2- Path coefficient

3- Model Interpretation

4- AMOS

5- Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)

جدول شماره (۵)، ضرایب هم‌بستگی پیرسون برای بررسی رابطه میان متغیرهای پنهان را به صورت دو به دو نشان می‌دهد. روی قطر اصلی این ماتریس عدد یک واقع شده است به این منظور که هر متغیر با خودش هم‌بستگی کامل دارد. شرط تأیید هم‌بستگی در ماتریس کوواریانس بنا بر شاخص ضریب هم‌بستگی پیرسون در سطح معناداری ۰/۹۵، کسب سطح معناداری کمتر از ۰/۰۵ (یک ستاره) و در سطح معناداری ۰/۹۹ کسب سطح معناداری کمتر از ۰/۰۱ (دو ستاره) است. با توجه به جدول شماره (۶)، هم‌بستگی بین متغیرهای پژوهش در سطح ۰/۹۹ تأیید می‌شود.

جدول شماره ۵: مقادیر شاخص‌های برازش متغیرهای پنهان و مدل کل

حد مجاز	مقادیر به دست آمده				نام شاخص
	مدل کل	سوانح هوایی	مسئولیت اجتماعی	حقوق شهروندی	
۱-۵	۲/۸۹۳	۱/۹۵۷	۲/۰۰۱	۲/۹۵۴	کای دو بر درجه آزادی ^۱
بالاتر از ۰/۹	۰/۹۹۵	۰/۹۹۲	۰/۹۹۴	۰/۹۹۳	آی.اف.آی ^۲
کم‌تر یا مساوی ۰/۰۹	۰/۰۱۶	۰/۰۴۰	۰/۰۳۸	۰/۰۴۲	ریشه میانگین مربعات خطای برآورد
بالاتر از ۰/۹	۰/۹۹۵	۰/۹۹۲	۰/۹۹۴	۰/۹۹۳	برازندگی تعدیل یافته ^۳
بالاتر از ۰/۹	۰/۹۹۴	۰/۹۹۱	۰/۹۹۲	۰/۹۹۱	برازندگی نرم شده ^۴
بالاتر از ۰/۹	۰/۹۹۳	۰/۹۹۰	۰/۹۹۱	۰/۹۹۰	برازندگی نرم نشده ^۵

جدول شماره ۶: ماتریس کوواریانس متغیرهای پژوهش (n = ۲۹۰)

متغیرها	حقوق شهروندی	مسئولیت اجتماعی	سوانح هوایی
حقوق شهروندی	۱		
مسئولیت اجتماعی	۰/۷۹۸**	۱	
سوانح هوایی	۰/۸۱۷**	۰/۶۸۴**	۱

1- CMIN/DF
2- IFI
3- CFI
4- NFI
5- RFI

آزمون فرضیه‌ها

در پژوهش حاضر چون تأثیر بین متغیرها سنجیده می‌شود، به‌منظور بررسی فرضیه‌های پژوهش نیاز است علاوه‌بر محاسبه کوواریانس به محاسبه ضرایب رگرسیونی نیز پرداخته شود. خلاصه نتایج آزمون فرضیه‌های پژوهش در جدول شماره (۷)، گزارش شده است. برای آزمون معناداری فرضیه‌ها از دو شاخص جزئی مقدار بحرانی سی.آر.^۱ و پی.^۲ استفاده شد. بر اساس سطح معناداری ۰/۰۵، مقدار بحرانی باید بیش‌تر از ۱/۹۶ باشد. با توجه به جدول شماره (۷)، در فرضیه‌های اول، دوم و سوم، مقدار بحرانی سی.آر. بیش از ۱/۹۶ و هم‌زمان مقدار پی. کم‌تر از ۰/۰۵ است. بنابراین فرضیه‌های اول، دوم و سوم تأیید می‌شوند. چون این فرضیه‌ها که پیش‌شرط تأیید فرضیه میانجی می‌باشند، تأیید شده‌اند. بنابراین فرضیه میانجی پژوهش نیز با ضریب مسیر ۰/۱۶ ($0/33 \times 0/47$) که حاصل ضرب ضرایب مسیر فرضیه‌های دوم و سوم است، تأیید می‌شود.

جدول شماره ۷: خلاصه نتایج آزمون فرضیه‌های پژوهش

فرضیه	فرضیه‌ها	ضریب رگرسیونی	مقدار بحرانی سی.آر.	مقدار بحرانی پی.	نتیجه آزمون
اول	کنترل سوانح هوایی بر حقوق شهروندی تأثیر دارد.	۰/۴۲	۶/۴۸	۰/۰۰	تأیید فرضیه
دوم	مسئولیت اجتماعی سازمان بر حقوق شهروندی تأثیر دارد.	۰/۳۳	۵/۰۰	۰/۰۰	تأیید فرضیه
سوم	مسئولیت اجتماعی سازمان بر کنترل سوانح هوایی تأثیر دارد.	۰/۴۷	۴/۳۵۴	۰/۰۰	تأیید فرضیه
چهارم (میانجی)	کنترل سوانح هوایی از طریق متغیر میانجی مسئولیت اجتماعی سازمان بر حقوق شهروندی تأثیر دارد.	$0/16 = 0/33 \times 0/47$	-	-	تأیید فرضیه

1- CR: Critical Ratio

2- P

این مطالعه به‌منظور سنجش میزان اثربخشی پیش‌گیری از سوانح هوایی هواپیمایی فراجا بر رعایت حقوق شهروندی با تأکید بر مسئولیت اجتماعی سازمان انجام شده است. طبق جدول شماره (۷)، هر چهار فرضیه پژوهش پذیرفته شد. فرضیه اول در خصوص تأثیر حقوق شهروندی بر کنترل سوانح هوایی بود که با ضریب $0/42$ تأیید گشت. بدین معنا که با افزایش استاندارد و ایمنی در سازمان کنترل سوانح هوایی، رعایت حقوق شهروندی بهبود می‌یابد. هم‌چنین با افزایش میزان مسئولیت اجتماعی سازمان، استفاده از حقوق شهروندی در سازمان، (فرضیه دوم) با ضریب $0/33$ افزایش می‌یابد. یعنی افزایش مسئولیت اجتماعی در سازمان باعث حقوق شهروندی می‌شود. از طرفی با افزایش مسئولیت اجتماعی سازمان، میزان کنترل سوانح هوایی (فرضیه سوم) با ضریب $0/47$ افزایش می‌یابد. بدین معنا که کنترل سوانح هوایی باعث ارتقاء و بهبود مسئولیت اجتماعی سازمان می‌شود. بنابراین از طریق ایجاد مسئولیت اجتماعی در سازمان و استفاده از بهبود کنترل سوانح هوایی، حقوق شهروندی سازمان با ضریب $0/16$ ($0/33 \times 0/47$) محقق می‌شود (فرضیه میانجی). در نتیجه علاوه بر کنترل سوانح هوایی بر تأثیر مستقیم حقوق شهروندی با ضریب $0/42$ ، حقوق شهروندی به‌طور غیر مستقیم و از طریق متغیر میانجی مسئولیت اجتماعی سازمان بر کنترل سوانح هوایی با ضریب $0/16$ تأثیر دارد. بنابراین در مجموع کنترل سوانح هوایی بر حقوق شهروندی با ضریب $0/58$ ($0/42 + 0/16$) تأثیر مثبت و معناداری دارد.

از میان ابعاد حقوق شهروندی به‌ترتیب بُعد حقوق اجتماعی، حقوق سیاسی و حقوق مدنی با بار عاملی $0/94$ ، $0/92$ و $0/91$ بیش‌ترین تبیین‌کنندگی را داشته‌اند. در رابطه با تبیین‌کنندگی بُعد حقوق اجتماعی در میان ابعاد حقوق شهروندی می‌توان گفت که توانایی فهم مسائل سیاسی و نحوه مواجهه با آن، آشنایی با دیدگاه‌های سیاسی موجود در کشور، توانایی تجزیه و تحلیل شرایط سیاسی کشور، آشنایی با اهمیت استقلال همه‌جانبه کشور، احترام به نمادهای ملی کشور (پرچم، زبان، اسطوره‌ها، سرود ملی، جشن‌ها، مناسبت‌ها و ...)،

مشارکت در فعالیتهای سیاسی سودمند و ... بسیار حائز اهمیت است. در بین ابعاد مسئولیت اجتماعی سازمان به ترتیب بُعد مسئولیت قانونی، مسئولیت اقتصادی، مسئولیت اخلاقی و مسئولیت نوع دوستانه با بار عاملی ۰/۹۳، ۰/۹۲، ۰/۹۰ و ۰/۸۸ بیشترین تبیین کنندگی را داشته‌اند. در رابطه با اهمیت بُعد مسئولیت قانونی در میان ابعاد مسئولیت اجتماعی سازمان می‌توان گفت سازمان‌ها ملزم می‌شوند که در چارچوب قانون و مقررات عمومی عمل کنند. جامعه این قوانین را تعیین می‌کند و کلیه شهروندان و سازمان‌ها، موظف هستند به این مقررات به‌عنوان یک ارزش اجتماعی احترام بگذارند. هم‌چنین در بین ابعاد کنترل سوانح هوایی به ترتیب بُعد عوامل محیطی، عوامل انسانی، عوامل سخت‌افزاری و عوامل نرم‌افزاری با بار عاملی ۰/۹۲، ۰/۹۰، ۰/۸۹ و ۰/۸۷ بیشترین تبیین کنندگی را داشته‌اند. در رابطه با اهمیت بُعد عوامل محیطی در میان ابعاد کنترل سوانح هوایی می‌توان گفت رابطه بین انسان و محیط از اولین عوامل شناخته شده در پرواز انسان است. در حقیقت محور تلاش‌های گذشته بر تطبیق هرچه بهتر انسان با محیط بوده، تلاش‌های بعدی به سمت تطبیق محیط با نیازمندی‌های انسان کشیده شده است. امروزه نیز تلاش‌های جدیدی برای بهبود شرایط پرواز در حال انجام است. به دلیل آن که ریشه بسیاری از حوادث در توهمات و نابسامانی‌های ذهنی قرار دارد، ضروری است ترکیب نظارت و کنترل - محیط را برای یافتن شرایط محیطی مناسب‌تر مورد بررسی قرار داد.

در پژوهش‌های پیشین، به میزان اثربخشی کنترل سوانح هوایی با نقش میانجی مسئولیت‌پذیری اجتماعی بر رعایت حقوق شهروندی پرداخته نشده است. با این وجود شاخص‌های مسئولیت اجتماعی مورد استفاده در پژوهش حاضر با مدل‌های مطرح شده در پژوهش‌های سینگ و میسرا (۲۰۲۱) و اسماعیلی، باقری و دانش‌فرد (۱۴۰۲)، هم‌راستا است. نتایج حاصل از پژوهش حاضر در خصوص اثربخشی رعایت حقوق شهروندی با نتایج پژوهش‌های بونر (۲۰۲۱)، جزنی و طیبی رهنی (۱۳۹۵)، احمدی (۱۳۹۴)، باقریان و آرین (۱۳۹۴)، پورحسینقلی هیر، مولایی و ابراهیمی (۱۳۹۳) هم‌راستا است. هم‌چنین نتایج این پژوهش در خصوص ابعاد کنترل سوانح هوایی، مدل ارائه شده (مدل

سمنان) در پژوهش مروی نام، بخشنده و خیراندیش (۱۳۹۰) را تأیید می‌کند و با نتایج پژوهش رهنمایی ذکاوت و محمودی (۱۳۸۸) هم‌راستا است.

پیشنهادها

- با توجه به یافته‌های این پژوهش؛ رعایت حقوق شهروندی در سازمان به‌طور مستقیم و هم‌به‌طور غیر مستقیم (از طریق ایجاد مسئولیت اجتماعی سازمان) بر کنترل سوانح هوایی تأثیر مثبت و معناداری دارد و از میان ابعاد حقوق شهروندی نیز بُعد حقوق اجتماعی بیش‌ترین تأثیرگذاری را دارد. بر این اساس پیشنهاد می‌شود با پاسخ‌دهی مناسب به نیازهای کارکنان به کیفیت برگزاری جلسات آگاه‌سازی، توجیه‌سیاسی، جشن‌ها و مناسبت‌های ملی و مذهبی توجه بیش‌تری شود.
- در بین ابعاد مسئولیت اجتماعی سازمان، بُعد مسئولیت قانونی بیش‌ترین تأثیر را بر کنترل سوانح هوایی دارد. بر این اساس پیشنهاد می‌شود، استانداردها و دستورالعمل‌های پروازی داخلی هواپیمایی فراجا با استانداردها و دستورالعمل‌های بین‌المللی پروازی، مطابقت داده شود.
- پیشنهاد می‌شود این پژوهش در سایر سازمان‌ها و شرکت‌های هواپیمایی در سطح کشور نیز مورد بررسی قرار گیرد. این امر به تعمیم نتایج پژوهش کمک شایانی خواهد کرد. هم‌چنین پژوهش‌های آتی می‌تواند دربرگیرنده سایر عوامل تأثیرگذار بر کنترل سوانح هوایی از قبیل ویژگی‌های کارکنان (مانند ویژگی‌های شخصیتی)، ویژگی‌های سازمان (مانند سبک رهبری سازمان، رویه‌ها و ...) و یا ویژگی‌های شغل باشد.

سپاس‌گزاری

بدین‌وسیله از کلیه همکاران ارجمند و اساتید و صاحب‌نظران گرامی که ما را در تهیه این پژوهش یاری‌رسان بودند، تشکر و قدردانی می‌کنیم.

منابع

احمدی، احمد (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در قبال مسافران در صورت بروز سوانح هوایی در پرتو حقوق ایران و اسناد بین‌المللی. کنفرانس ملی چاروسوی علوم انسانی، ۱-۹.

اسماعیلی، سعید، باقری، مهدی، و دانش‌فرد، کرم... (۱۴۰۲). طراحی مدل مسئولیت اجتماعی شرکتی با رویکرد شفافیت سازمانی. فصلنامه نظارت و بازرسی، ۱۷ (۶۳): ۶۴-۳۳

& http://si.jrl.police.ir/article_100364.htm

& DOI:10.22034/SL.2023.100364

DOR:20.1001.1.17359554.1402.1402.63.2.5

الوانی، سید مهدی، و قاسمی، احمد (۱۳۷۷). مدیریت و مسئولیت‌های اجتماعی سازمان. تهران: انتشارات مرکز آموزش مدیریت دولتی.

باقریان، امیر، و آریین، محسن (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی در برابر مسافران، اشخاص ثالث و محیط زیست. کنفرانس بین‌المللی علوم مهندسی، هنر و حقوق، ۷۰-۸۹.

پرتوی، امیر (۱۳۸۸). مطالعه آماری الگوی ایمنی صنعت هوانوردی ایران. (پایان‌نامه کارشناسی)، تهران: دانشگاه صنعتی شریف.

پژوهنده، محمدحسین (۱۳۷۶). مدنیت و شهروندی در جامعه. پژوهش‌های اجتماعی اسلامی، ۱۱۳ (۱)، ۱۵۴-۱۹۶.

پورحسینقلی هیر، مهدی، مولایی، الله‌ویردی، و ابراهیمی خوجین، شهباز (۱۳۹۳). نقش مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها در رعایت و ارتقاء حقوق شهروندی. اولین کنفرانس ملی رویکردهای نوین در مدیریت کسب‌وکار، ۷-۱۴.

جزنی، نسرین، و طیبی رهنی، علی (۱۳۹۵). ارتقاء حقوق شهروندی سازمان با تحقق مسئولیت اجتماعی. همایش مسئولیت اجتماعی شرکت مسئولیت اجتماعی صنعت نفت، ۳۲-۴۸.

چهرمی، فرنوش (۱۳۹۶). مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها در صنعت هوایی، تین نیوز.

<https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-127824>

خامکی، ابوالفضل (۱۳۹۱). نقش عوامل انسانی در بروز سوانح هوایی. دومین کنگره طب هوافضا و زیرسطحی، ۸۲-۹۰.

دولتخواه، سیدکمال‌الدین، و یاوری، اسدا... (۱۴۰۰). بررسی سیر تکوینی حقوق شهروندی در برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران. فصلنامه نظارت و بازرسی. ۱۵(۵۷)، ۴۷-۷۴. http://si.jrl.police.ir/article_96822.html & DOI:10.22034/SI.2021.96822 & DOR:20.1001.1.17359554.1400.1400.57.2.9

ربانی خوراسگانی، علی، و کیانپور، مسعود (۱۳۸۶). مکاتب علمی و دیدگاه‌های نظری در باب حقوق شهروندی. همایش حقوق شهروندی. ۱۱۲-۱۱۹.

روشن، محمد، بیراوند، رضا، و یاراحمدی، حسین (۱۳۹۳). حقوق شهروندی، پیشینه و جایگاه آن در مناسبات پلیس. فصلنامه علمی بصیرت و تربیت اسلامی. ۱۱(۳۰)، ۱۱۱-۱۳۸. http://init.jrl.police.ir/article_10209.html

رهنمایی ذکاوت، بهرام، و محمودی، محمدرضا (۱۳۸۸). بررسی سوانح هوایی CFIT و ارائه راهکارهایی جهت پیشگیری و کاهش آن. هشتمین کنفرانس انجمن هوافضای ایران، ۹-۱.

سلیمی فرد، مصطفی (۱۳۸۲). اقتصاد توسعه. مشهد: انتشارات موحد.

شریعت‌پناهی، سیدابوالفضل (۱۳۸۲). بایسته‌های حقوق اساسی. تهران: انتشارات میزان.

غفوریان اصل، محمد، زنگنه، رضا، و عزیزی، سعدی (۱۴۰۱). چالش‌های قانونی-قضایی فراروی مأموران پلیس در رعایت حقوق شهروندی متهمین. فصلنامه نظارت و بازرسی. ۱۶(۶۲)، ۱۶۵-۱۹۴. http://si.jrl.police.ir/article_99507.html & DOI:10.22034/SI.2022.99507 & DOR:20.1001.1.17359554.1401.1401.62.7.1

فاطمی‌نیا، سیاوش (۱۳۸۶). فرهنگ شهروندی: محصول و محمل حاکمیت خوب، سازمان کارا و شهروند فعال. رفاه اجتماعی. ۷(۲۶)، ۳۵-۵۸. <http://refahj.uswr.ac.ir/article-1-4-fa.html>

مروی نام، محمدرضا، بخشنده، محمد، و خیراندیش، مهدی (۱۳۹۰). الگوی عوامل مؤثر در بروز سوانح هوایی. نشریه علمی پژوهشی مهندسی هوانوردی. ۱۳(۲)، ۷۱-۷۸. https://www.joae.ir/article_120381.html & DOI:10.22034/SI.2022.99507 & DOR:20.1001.1.17359449.1390.13.2.6.7

مشبکی، اصغر، و خلیلی شجاعی، وهاب (۱۳۸۹). بررسی رابطه فرهنگ سازمانی و مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها (CSR) (وزارت نیرو به عنوان مورد). *جامعه‌شناسی کاربردی*. ۲۱(۴)، ۳۷-۵۶.
https://jas.ui.ac.ir/article_18206.html & [DOI:10.22034/SI.2021.96497](https://doi.org/10.22034/SI.2021.96497) & [DOR: 20.1001.1.20085745.1389.21.4.3.8](https://doi.org/10.22034/SI.2021.96497)

مطهرپور، محمود، وروایی، اکبر، و صالحی، مرتضی (۱۴۰۰). بررسی میزان رعایت حقوق شهروندی متهمان در مرحله تحقیقات مقدماتی توسط ضابطان. *فصلنامه نظارت و بازرسی*. ۱۵(۵۶)، ۱۷۷-۲۰۲.
http://si.jrl.police.ir/article_96497.html & [DOI:10.22034/SI.2021.96497](https://doi.org/10.22034/SI.2021.96497) & [DOR:20.1001.1.17359554.1400.1400.56.7.2](https://doi.org/10.22034/SI.2021.96497)

هزارجریبی، جعفر، و صفری شالی، رضا (۱۳۸۸). بررسی رضایت از زندگی و جایگاه احساس امنیت در آن (مطالعه در بین شهروندان تهرانی). *فصلنامه انتظام اجتماعی*. ۱(۳)، ۷-۲۸.

Bonner, Michelle. D. (2021). Reclaiming citizenship from police violence. *Citizenship Studies Journal*, 25(3), 317-332.

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13621025.2021.1903396> & [Doi.org/10.1080/13621025.2021.1903396](https://doi.org/10.1080/13621025.2021.1903396)

Lukma, R., Innocent, A., & Olakunle, D. O. (2015). Corporate Social Responsibility and Entrepreneurship (CSRE): Antidotes to Poverty, Insecurity and Underdevelopment in Nigeria. *Social Responsibility*, 11(1), 56-81.

<https://EconPapers.repec.org/RePEc:eme:srjpps:v:11:y:2015:i:1:p:56-81> & [Doi.org/10.1108/SRJ-11-2012-0138](https://doi.org/10.1108/SRJ-11-2012-0138)

Qiu, S. Jiang, J., Liu, X., Chen, M., & Yuan, X. (2021). Can corporate social responsibility protect firm value during the COVID-19 pandemic?. *hospitality management*, 93(1), 1-12.

<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC9998173/> & [Doi.org/10.1016/j.ijhm.2020.102759](https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2020.102759)

Singh, K., & Misra, M. (2021). Linking corporate social responsibility (CSR) and organizational performance: the moderating effect of corporate reputation. *European research on management and business economics*, 27(1), 1-10.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S244488342030320X?via%3DiHub> & [Doi.org/10.1016/j.iedeen.2020.100139](https://doi.org/10.1016/j.iedeen.2020.100139)