

داستان یک فرهنگ سازمانی شکست خورده

بوئینگ

✍ معصومه امیری



چکیده

پرونده بوئینگ (Boeing) یک داستان عبرت آموز از اشتباهی است که ممکن است باز هم اتفاق بیفتد؛ آن هم زمانی که یک شرکت در زمینه توسعه و اجرای صحیح کنترل‌های داخلی کیفیت که موجب محافظت از فرایندهای عملیاتی و تشویق به فرهنگ ایمنی است، کوتاهی کند. در بوئینگ، افشاگران مشکلاتی را در فرایندهای عملیاتی گزارش کردند که توسط مدیریت نادیده گرفته شده و به طور مستمر به هیئت مدیره گزارش نشده بود. این شرکت از حسابرسان داخلی برای شناسایی و اصلاح مشکلات عملیاتی استفاده نکرد و در عوض به بازرسیهای اداره هوانوردی فدرال (FAA) برای اشاره به مسایل ایمنی در هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ مکس (MAX737) خود اتکا کرد. هشدارهای افشاگران نادیده گرفته شد. در نهایت، بوئینگ هدف دعاوی سهامداران و دولت قرار گرفت، که هر دو، شرکت را به عدم انجام اقدامهای لازم هنگام شناسایی نقصهای تولید متهم کردند. شرکت بوئینگ در ۸ ژوئیه ۲۰۲۴ پذیرفت که به جرم خود اعتراف کند و نزدیک به ۴۸۷ میلیون دلار برای حل و فصل اتهامهای مربوط به کلاهبرداری از ایالات متحد به دلیل نقش خود در دو سقوط مرگبار بپردازد. در ۵ دسامبر ۲۰۲۴، قاضی فدرال به دلیل نحوه انتخاب ناظر مستقلی که بر ایمنی و بهبود کیفیت در بوئینگ نظارت کند، این درخواست را رد کرد.

بوئینگ به دنبال مجموعه‌ای از گزارشها از حوادث و سوانح مربوط به هواپیماهای تولیدی خود، تحت بازرسی روزافزون رسانه‌های عمومی قرار گرفت. پیامی که نویسندگان از این پرونده درک کردند این بود که بوئینگ درآمد را بر ایمنی مقدم داشته بود. نتیجه آن، مجموعه‌ای از تصادفها و مشکلات فنی شد که منجر به تحقیقات هیئت ملی ایمنی حمل و نقل (NTSB) بازرسیهای اداره هوانوردی فدرال و طرح

دعا توسط کمیسیون بورس و اوراق بهادار

(SEC) شد. این مقاله موارد زیر را پوشش

می‌دهد:

• فرهنگی که باعث ایجاد میانبرهایی در فرایند

تولید شد،

• شکست کنترل‌های کیفیت در شناسایی و گزارش

مشکلات،

• اختلال در سامانه‌های راهبری شرکتی،

• عدم موفقیت در توجه به هشدارهای افشاگران،

• بازرسیهای اداره هوانوردی فدرال با تمرکز بر

کنترل‌های کیفیت ناموفق و نقص در سامانه‌های



آن را نقض کرده است. براساس توافقنامه، یک ناظر مستقل برای نظارت بر رویه‌های ایمنی و کیفیت بوئینگ به مدت سه سال تعیین شد. این توافقنامه همچنین بوئینگ را ملزم به سرمایه‌گذاری دستکم ۴۵۵ میلیون دلار در برنامه‌های رعایت و ایمنی خود کرد. در ۵ دسامبر ۲۰۲۴، قاضی آمریکایی توافق بوئینگ برای اعتراف به جرم به دلیل این رویه که وزارت دادگستری ممکن است توانایی قضات برای انتخاب یک ناظر مستقل برای حسابرسی شیوه‌های رعایت ضوابط بوئینگ را "به حاشیه" ببرد، رد کرد. وزارت دادگستری و شرکت بوئینگ در تاریخ ۳ ژانویه ۲۰۲۵ به دادگاه گفتند که در مورد توافق تجدیدنظر شده در مورد اقرار به جرم به توافق نرسیدند.

به نظر نویسندگان، بوئینگ فقط ادعا کرد اما وقتی زمان ایجاد فرهنگی که در آن ایمنی مقدم بر درآمدجویی باشد فرا رسید، به آن عمل نکرد. این شرکت حتی زمانی که افشاگران هشدارهایی مبنی بر وجود مشکلاتی در سامانه‌های کنترل کیفیت داده بودند، محصولات خود را در اسرع وقت برای برآوردن تقاضای آن عرضه کرد. انتقاد در وهله اول متوجه مدیریت شرکت است، اما حساب‌رسان داخلی نیز مقصرند که به نظر می‌رسد حسابرسی‌های عملیاتی کافی انجام ندادند و به جای آن به بازرسی‌های اداره هوانوردی اتکا کردند.

تسریع در تولید به بهای ایمنی

شاید آشکارترین نقص در تولید در اکتبر ۲۰۲۲ اتفاق افتاد، زمانی که بوئینگ یک هواپیمای مکس را برای خطوط هوایی آلاسکا تهیه کرد. در ظاهر کارگران بوئینگ فراموش کرده بودند که چهار پیچ را که قطعه‌ای به نام درپوش را در هواپیمای ۷۳۷ مکس نگه می‌دارند، دوباره نصب کنند. این قطعه برداشته شده بود تا سه پیمانکار از یک شرکت تامین نیروی کار موقت که توسط اسپیریت ائروسپیس‌تمز (Spirit AeroSystems) شریک تولید و تامین‌کننده این شرکت، استخدام شده بودند، بتوانند پرچهای معیوب را دوباره تعمیر کنند.

بعدها، توسط محققان هیئت ملی ایمنی حمل‌ونقل مشخص شد که این پیچ‌ها در زمان انفجار در هواپیمای ۷۳۷ مکس در پرواز خطوط هوایی آلاسکا در ۵ ژانویه ۲۰۲۴، که منجر به زمین‌گیر شدن اضطراری ۱۹ روزه همه هواپیماهای مکس ۹

راهبری شرکتی،

• اقدام‌های نظارتی انجام‌شده توسط کنگره و کمیسیون بورس و اوراق بهادار، و

• طرح دعاوی علیه بوئینگ از سوی دولت ایالات متحد.

مقاله‌ای در مجله **بیزینس ویک** (Business Week) به مشکلات فرهنگ سازمانی بوئینگ پرداخت که محیطی را ایجاد کرده بود که در آن بیشینه‌سازی درآمد بر ایمنی هواپیماهای مکس شرکت تقدم داشت.

در این مقاله، **دیوید کالهنون** (David Calhoun) مدیر عامل سابق بوئینگ، مقصر معرفی شد. کالهنون پس از ۱۰ سال حضور در هیئت‌مدیره بوئینگ، در ژانویه ۲۰۲۰ به عنوان مدیر عامل، جایگزین **دنيس مويلنبرگ** (Dennis Muilenburg) شد. پس از آن که دنيس مويلنبرگ نقص‌های طراحی در دو هواپیما را کم‌اهمیت جلوه داد. در ۲۹ اکتبر ۲۰۱۸، پرواز شماره ۶۱۰ شرکت هواپیمایی **لایون ایر** (Lion Air) اندکی پس از برخاستن از جاکارتا، اندونزی، در دریای جاوه سقوط کرد و تمام ۱۸۹ مسافر و خدمه آن کشته شدند. این هواپیما یک بوئینگ ۷۳۷ مکس جدید بود. اندکی پس از آن، در ۱۰ مارس ۲۰۱۹، یک هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ مکس، پرواز ۳۰۲ هواپیمایی اتیوپی، پس از برخاستن از فرودگاه بین‌المللی آدیس آبابا سقوط کرد و تمام ۱۵۷ سرنشین آن کشته شدند. بازرسان اداره هوانوردی نقص‌هایی را در حسگرها و نرم‌افزار جدید کنترل پرواز شناسایی کردند که برای خلبانان توضیح داده نشده بود.

کالهنون بیشتر به این موضوع اشاره می‌کرد که چگونه پس از موارد سقوط، ایمنی را در اولویت اصلی خود قرار داده است. با این حال، اقدام‌های او با گفته‌هایش مطابقت نداشت.

براساس اعلام **وزارت دادگستری ایالات متحد** (DOJ)، در ۸ ژوئیه ۲۰۲۴، بوئینگ به جرم تقلب جنایی ناشی از دو سقوط هواپیمای ۷۳۷ مکس که منجر به کشته شدن ۳۴۶ نفر شد، اعتراف کرد. این وزارتخانه تشخیص داد که این شرکت توافقنامه‌ای (که بعدها مورد بحث قرار خواهد گرفت) را که بیش از سه سال از پیگرد قانونی محافظت می‌کرد، نقض کرده است. در این توافقنامه، بوئینگ ملزم به پرداخت ۲۴۳/۶ میلیون دلار جریمه اضافی شد. این مبلغ طبق همان توافقنامه ۲۰۲۱ پرداخت شد، که وزارت دادگستری اعلام کرد این شرکت

کافی قطعات و سایر کنترل‌های کیفی سهل‌انگارانه بود. افزون بر این، بوئینگ نتوانست هواپیماهای ۷۳۷ قدیمی را با هواپیماهای جدید جایگزین کند.

هفته‌نامه بیزنس ویک گزارش داد که این شرکت به‌طور روزافزون به اثر جادوی مالی بر تولید تاکید دارد و از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۸، ۴۱/۵ میلیارد دلار برای بازخرید سهام هزینه کرده، که این رقم موجب ثروت اندوزی سرمایه‌گذاران و مدیریت آن شده است.

مویلنبرگ به‌تنهایی از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۸، دستکم ۱۰۶ میلیون دلار، به‌طور عمده از محل اعطای سهام، درآمد داشته است. هزینه‌های سرمایه‌ای بوئینگ تا سال ۲۰۱۸ به‌کمتر از ۲ درصد از فروش کاهش یافت، یعنی نصف مبلغی که رقیب اروپایی یعنی ایرباس (Airbus SE) به‌طور معمول هزینه می‌کرد، به‌دنبال آن‌که این هزینه‌ها در سال ۱۹۹۲ به ۷/۲ درصد رسیده بود. کالهن به‌عنوان عضو هیئت‌مدیره و مدیرعامل، در این تصمیم‌ها شرکت داشت و از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۲ بیش از ۶۴ میلیون دلار درآمد کسب کرد.

کالهن پس از حوادث اندونزی و اتیوپی فرصت داشت تا فرهنگ بوئینگ را از نو تنظیم کند. در عوض، او در عمل بر همان راهبرد تاکید داشت و در سال ۲۰۲۲ طرحی را برای تهیه ۱۰ میلیارد دلار جریان نقدی آزاد سالانه تا سال ۲۰۲۶ و شروع به بازگرداندن بخشی از آن به سهامداران ارائه داد.

پس از این حادثه، بازرسان اداره هوانوردی فدرال موارد متعددی را یافتند که در آن‌ها رویه‌های کنترل کیفیت رعایت نشده بود. ارزیابی یک هیئت متخصص از اداره هوانوردی فدرال که از سوی کنگره مامور شده بود، "قطع ارتباط" بین مدیریت ارشد بوئینگ و کارگران مونتاژ آن را بیان کرد، که برخی از آن‌ها از انتقام‌جویی به‌دلیل گزارش مسایل ایمنی می‌ترسیدند. به گفته مایکل ویتاکر (Michael Whitaker)، مدیر اداره هوانوردی فدرال، بوئینگ باید فرهنگ ایمنی شرکت را به سمت رسیدگی جامع به مسایل تضمین کیفیت فراگیر و تولید خود تغییر دهد.

نادیده گرفتن کنترل‌های کیفیت

کنترل‌های داخلی بوئینگ باید منجر به افشای کامل نقص‌های تولید می‌شد. در عوض، گزارش‌های مربوط به مسایل کنترل

انتقاد در وهله اول

متوجه مدیریت شرکت است

اما حساب‌رسان داخلی نیز

مقصرند که به‌نظر می‌رسد

حساب‌رسی‌های عملیاتی کافی

انجام ندادند و به‌جای

آن به بازرسی‌های

اداره هوانوردی اتکا کردند



شد، وجود نداشتند و پس از سقوط مرگبار هواپیماهای مکس ۸ اندونزی و اتیوپی در سال‌های ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ (که در بالا ذکر شد)، بررسی مجدد بوئینگ آغاز شد. بوئینگ در بیانیه‌ای که پس از گزارش هیئت ملی ایمنی حمل‌ونقل منتشر شد، مسئولیت خود را در قبال این انفجار پذیرفت و اعلام کرد که در تلاش است تا از تکرار چنین حوادثی جلوگیری کند. دیوید کالهن، مدیرعامل بوئینگ، در بیانیه‌ای گفت: "صرفنظر از نتیجه‌گیری نهایی، بوئینگ مسئول این اتفاق است. چنین اتفاقی نباید برای هواپیمایی که از کارخانه ما خارج می‌شود، روی دهد. ما فقط باید برای مشتریان و مسافران آن‌ها به‌دنبال عملکرد بهتر باشیم." بوئینگ اعلام کرد که اقدام‌های جدیدی برای بهبود نحوه ساخت هواپیماهای ۷۳۷ مکس از جمله بازرسی‌های بیشتر، دادن زمان بیشتر به گروه‌های ۷۳۷ برای "تمرکز و اجرای بهبود کیفیت" و جذب کارشناسان ایمنی مستقل برای ارزیابی عملیات آن انجام خواهد داد.

مشکلات بوئینگ به‌دلیل تداوم تولید بدون انجام آزمایش

کیفیت نادیده گرفته شدند.

خلاصه‌ای از برخی از کاستیها در ادامه آمده است:

- عدم اجرای نظارت اولویت‌دار بر ایمنی. هیچ یک از کمیته‌های هیئت‌مدیره بوئینگ به‌طور خاص مسئولیت نظارت بر ایمنی هواپیما را بر عهده نداشتند.
- عدم آموزش صحیح خلبانان در مورد سامانه کنترل هواپیما، سامانه افزایش قدرت مانور (MCAS).

• عدم نظارت رسمی یا گفتگوی منظم در زمینه ایمنی.

• گزارشهای دوره‌ای مدیریت به هیئت‌مدیره، شامل اطلاعات ایمنی در رابطه با مسایل کلی ایمنی محصول نبود.

• هیئت‌مدیره سازوکاری برای دریافت شکایتهای داخلی در مورد ایمنی هواپیما نداشت و هرگز از شکایتهای مربوط به مسئله ایمنی از سوی کارمندان یا افشاگران مطلع نشد.

• هیئت‌مدیره با توجه به نبود کنترل بر ایمنی هواپیما، در رعایت مهلهتهای تعیین‌شده برای تولید و حفظ رقابت با رقیب اصلی خود، ایرباس، تلاش می‌کرد.

• بوئینگ در پاسخ به رقابت ایرباس، برنامه‌ای تهاجمی برای توسعه مکس ۷۳۷ اتخاذ کرد و در نتیجه، مسایل مهم مربوط به مهندسی مجدد را نادیده گرفت.

اد پیرسون (Ed Pierson) که در سال ۲۰۱۸ مدیر ارشد خط تولید بود، ایمیلی به رئیس برنامه ۷۳۷ ارسال کرد تا هشدار دهد که عجله برای تولید هواپیمای جدید باعث مشکلات جدی می‌شود. او گفت: «می‌دانم که حتی کوچکترین نقصها چقدر می‌تواند برای ایمنی یک هواپیما خطرناک باشد. صادقانه بگویم، همین الان تمام زنگهای هشدار داخلی برای من به صدا درآمده است. و برای اولین بار در زندگی‌ام، متأسفم که بگویم در مورد سوارکردن خانواده‌ام در هواپیمای بوئینگ مردد هستم.» این ایمیل در ۹ ژوئن ۲۰۱۸ نزدیک به پنج ماه قبل از سقوط پرواز ۶۱۰ لاین ایر در دریای جاوه ارسال شده است. حسابرسان داخلی باید از مشکلات آگاه بوده و به هیئت‌مدیره اطلاع می‌دادند.

فرهنگ ایمنی بوئینگ

هیئت تعیین مجوز صلاحیت سازمانی (ODA) اداره هوانوردی فدرال، فرایندهای مدیریت ایمنی بوئینگ را

بررسی کرد و کاستیهای متعددی را در فرهنگ ایمنی آن یافت. این گزارش که در ۲۶ فوریه ۲۰۲۴ منتشر شد، فرهنگ ایمنی بوئینگ را در تعدادی از زمینه‌ها مورد انتقاد قرار داد.

این گزارش ناآگاهی از معیارهای مرتبط با ایمنی در تمام سطوح سازمان را نشان داد. در این گزارش همچنین اشاره شده است که این شرکت نتوانسته اطمینان پیدا کند که همه کارکنان نقش خود را در جهت حفظ ایمنی درک کرده باشند.

همچنین به اجرای ناکافی و گیج‌کننده اجزای یک فرهنگ ایمنی مثبت اشاره کرده است. این هیئت به شکافهایی در نقشه راه ایمنی بوئینگ اشاره کرد و به مشکلات جدی کیفی بوئینگ که از سال ۲۰۲۳ عمومیت پیدا کرده بود اشاره کرد.

گزارش اداره هوانوردی فدرال همچنین کاستیهای زیر را در فرهنگ ایمنی شناسایی کرد:

• ناآگاهی از معیارهای مرتبط با ایمنی در تمام سطوح سازمان.

• توجه ناکافی به عوامل انسانی متناسب با اهمیت آن در ایمنی هوانوردی.

• عدم مشارکت خلبان در طراحی و بهره‌برداری هواپیما.

• عدم نظارت مداوم بر عملکرد مهندسی.

• زمان ناکافی برای راهنمایی و آموزش مهندسان کم‌تجربه که منجر به کیفیت پایین‌تر در طرحهای صدور گواهینامه، گزارشها و رعایت قوانین می‌شود.

• کارکنان به‌رغم وجود سیاست «کنکاش، ابراز و شنیدن» در بوئینگ، در ارائه نظر راحت نیستند.

• سامانه گزارشگری نگرانیهای مربوط به محصول، امکان تلافی‌جویی را فراهم می‌کند.

چرا هیئت‌مدیره بوئینگ برای افشای مشکلات مربوط به طراحی و فرایند تولید اقدامی انجام نداد؟ ممکن است که از آنچه در حال وقوع است، بی‌اطلاع باشند؟ شاید، اما حسابرسان داخلی باید از مشکلات آگاه بوده و هیئت‌مدیره را مطلع می‌کردند.

با وجود آن‌که کمیته حسابرسی بوئینگ مسئول نظارت بر

ریسک به‌عنوان یک موضوع کلی بود، اما کمیته حسابرسی

هرگز وضعیت ایمنی هواپیما را بررسی یا حتی در نظر نگرفت.

به‌عنوان نمونه، هنگامی که هیئت‌مدیره در سالهای ۲۰۱۴ و

۲۰۱۷ در مورد برنامه‌های حسابرسی بحث می‌کرد، به ایمنی

بازگرداندن مکس به محور خدمت، شرکت و نهادهای نظارتی تمام جنبه‌های این جت را بررسی و نقصهای طراحی احتمالی جدیدی را کشف کردند. از جمله مشکلاتی که توسط این حسابرسی شناسایی شد، مشکلات احتمالی سیم‌کشی بود که احتمال می‌رفت دسته‌های سیم بسیار به هم نزدیک بودند و باعث اتصال کوتاه خطرناک در طی پروازها شده باشد.

در گزارش هیئت بررسی کارشناسان اداره هوانوردی فدرال، به بسیاری از کاستیهای هیئت‌مدیره اشاره شده بود که در بخش کنترل کیفیت بالا مورد بحث قرار گرفت. همچنین، کاستیهای مدیریتی پس از سقوط نیز وجود داشت. هیئت‌مدیره به مدت ۱۰ روز، از سقوط هواپیمای لاین ایر مطلع نشد. با وجود آن‌که اداره هوانوردی فدرال و مهندسان داخلی بوئینگ به سرعت سامانه افزایش قدرت مانور را مسئول سقوط معرفی کردند، مدیرعامل به هیئت‌مدیره گزارش داد که ۷۳۷ ایمن است. مدیرعامل حتی به هیئت‌مدیره گفت که گزارشهای مربوط به خرابی سامانه و نگرانیهای در رابطه با ایمنی هواپیما اشتباه بوده و ۷۳۷ مکس ایمن است. نشست رسمی هیئت‌مدیره تا حدود دو ماه پس از سقوط لاین ایر برگزار نشد.

هیچ صورتجلسه‌ای از نشست وجود نداشت و نکات گفتگوی مدیریت، حاوی توضیحات گمراه‌کننده و انکارهای دروغین از مسئولیت آن‌ها بود. ارائه اصول اخلاقی و رعایت ضوابط به کمیته حسابرسی، سقوط هواپیمای لاین ایر را به عنوان "موضوع داغ" ذکر کرد، اما هیچ اشاره خاصی به مسایل ایمنی خطوط هوایی نکرد.

در ژانویه ۲۰۱۹، وزارت دادگستری تحقیقات جنایی در مورد هواپیماهای بوئینگ ۷۳۷ مکس را آغاز کرد. هیئت‌مدیره در نشست در فوریه ۲۰۱۹، به‌طور خاص تصمیم گرفت تحقیقات داخلی احتمالی را به تعویق بیندازد و آن را به نتیجه‌گیری تحقیقات نظارتی یا به زمانی که هیئت‌مدیره تشخیص دهد چنین تحقیقاتی مناسب است، موکول کند. چندین عضو هیئت‌مدیره از پیام‌های کتبی اتهام برانگیز بین خلبانان فنی پرواز بوئینگ در مورد نقصهای سامانه افزایش قدرت مانور و پنهان کردن اطلاعات حیاتی از اداره هوانوردی فدرال آگاه بودند. این پیامها تا اکتبر ۲۰۱۹ به اداره هوانوردی فدرال داده نشده بودند.

با وجود آن‌که کمیته حسابرسی

بوئینگ مسئول نظارت بر ریسک

به‌عنوان یک موضوع کلی بود

اما کمیته حسابرسی هرگز

وضعیت ایمنی هواپیما را

بررسی یا حتی در نظر نگرفت



هواپیما اشاره‌ای نکرد و به آن نپرداخت. در عوض، کمیته حسابرسی تمرکز ویژه‌ای بر ریسکهای مالی و درآمد داشت. حتی پس از سقوط هواپیمای ۷۳۷ مکس لاین ایر، مدیر ارشد رعایت ضوابط بوئینگ نتوانست کمیته حسابرسی را به‌روز کند و از "ایمنی محصول" به‌عنوان "ریسک رعایت ضوابط" نام نبرد. پس حسابرسان کجا بودند؟ این جمله بیشتر اوقات پس از شکست حسابرسی مستقل در شناسایی گزارشگری مالی متقلبانه، مطرح می‌شود. با این حال، این موضوع باید در حسابرسیهای داخلی نیز اعمال شود و پرونده بوئینگ یکی از این نمونه‌هاست. جالب است که به ۶ ژانویه ۲۰۲۰ برگردیم، زمانی که نشریه برخط حسابرسی داخلی ۳۶۰ درجه (Internal Audit 360°) گزارش داد که یک حسابرسی داخلی که توسط بوئینگ در دسامبر ۲۰۱۹ و به درخواست نهادهای نظارتی انجام شد، مشکلات ایمنی جدیدی را در هواپیماهای ۷۳۷ مکس مشکل‌دار بوئینگ شناسایی کرد.

در گزارشی از نیویورک تایمز آمده است که این حسابرسی تمام جنبه‌های هواپیما را بررسی کرده است. بوئینگ تولید این هواپیما را متوقف کرد؛ زیرا همچنان به کار برای رفع نقصهای این مدل ادامه داد. به‌عنوان بخشی از کار برای

وسعت این کوتاهی‌ها تنها پس از سقوط غم‌انگیز دو پرواز ۷۳۷ مکس آشکار شد. اعضای هیئت‌مدیره به جای اولویت‌دادن به ایمنی، بر دستور کار نظارتی متمرکز شدند که بر تولید سریع و بیشینه‌سازی درآمد تاکید داشت. در نتیجه این کوتاهی غم‌انگیز در توجه به ایمنی، بوئینگ متحمل خسارت درخور توجهی شد، میلیون‌ها دلار درآمد از دست داد و جریمه پرداخت کرد. بوئینگ با چرخشی دور از انتظار که بر شکستهای اساسی راهبری شرکتی تاکید داشت، به چندین نفر از اعضای هیئت‌مدیره که مسئول عدم توجه به نگرانیهای ایمنی بودند، پاداشهای سنگین و بسته‌های بازنشستگی هدیه داد.

حسابرسیهای عملیاتی

به نظر می‌رسد که بوئینگ برای ارزیابی فعالیتهای عملیاتی شرکت، به‌طور عمده به حسابرسیهای اداره هوانوردی فدرال متکی بوده است. از نظر نویسندگان، این شرکت باید سامانه‌های حسابرسی داخلی لازم را برای ارزیابی فرایندها و رویه‌هایی که عملیات آنها را تشکیل می‌دهند، از جمله هرگونه نقص محصول، مشکلات زنجیره تامین و نگهداری و تعمیرات، توسعه می‌داد.

هدف باید افزایش اثربخشی کلی عملیاتی باشد. اگر این اتفاق در بوئینگ رخ می‌داد، ممکن بود که نقصهای تولید و محصول قبل از این‌که آسیب واقعی ایجاد کنند، شناسایی و برطرف می‌شدند. محیط کنترل داخلی در کسب‌وکار، ترکیبی از ساختار، رویه‌ها، استانداردها و فرایندهای یک کسب‌وکار است که با هم کار می‌کنند تا اطمینان پیدا شود که افراد کارهای درست را به روش درست انجام می‌دهند، تا به اهداف خود برسند یا مأموریت خود را انجام دهند. وقتی به پرونده بوئینگ در زمینه کنترل‌های داخلی و حسابرسیهای عملیاتی فکر می‌کنیم، واضح است که این شرکت محیط کنترل داخلی را به‌گونه‌ای ارزیابی نکرده است که در فرایند تولید ایمن، یا ارزیابی کافی از این‌که سامانه‌های کنترل به‌طور موثر عمل می‌کنند یا خیر، یا فرهنگ ایمنی، و رهبری اخلاقی، تفاوتی ایجاد شده باشد.

بوئینگ در ۳۷ درصد از آزمایشها که به‌طور عمده مربوط به نقص در کنترل‌های تولید بود، شکست خورد.

در ۱۰ مارس ۲۰۱۹، کمتر از یک ماه پس از آن‌که هیئت‌مدیره بوئینگ از آغاز تحقیقات داخلی خودداری کرد، پرواز ۳۰۲ هواپیمای اتیوپی سقوط کرد.

چند روز بعد، هواپیمای ۷۳۷ مکس توسط اداره هوانوردی فدرال زمین‌گیر شد. بین نوامبر ۲۰۱۸ و مارس ۲۰۱۹، زمانی که اداره هوانوردی فدرال دستور زمین‌گیری این هواپیما را داد، هیئت‌مدیره بوئینگ هرگز آن را در نظر نگرفت یا حتی در مورد آن بحث نکرد. هواپیما را به دلیل نگرانیهای ایمنی توقیف کردند.

همانطور که انتظار می‌رفت، سهامداران بوئینگ به دلیل شکستهای راهبری شرکتی این شرکت، علیه آن اقامه دعوا کردند. دادگاه چنسری (Chancery) در شهر دلاویر (Delaware) نقصهای ادعایی برای راهبری شرکتی مطرح‌شده در دعاوی سهامداران را بررسی کرد. مولفه‌های وظیفه نظارت هیئت‌مدیره در سال ۱۹۹۶ از طریق دکترین کرمارک (Caremark) تعیین شد. مسئولیت شخصی مدیران در رابطه با عملکرد نظارتی آنها ممکن است "ناشی از عدم توجه هیئت‌مدیره به شرایطی باشد که در آن، توجه کافی به یقین می‌توانست از ضرر جلوگیری کند." بر این اساس، مدیران باید برای تعهد به انجام وظیفه خود، با حسن نیت تلاش کنند تا یک سامانه نظارتی را پیاده‌سازی و سپس بر آن نظارت کنند.

دادگاه چنسری در دلاویر اجازه داد تا ادعای انجام وظیفه نظارت کرمارک از سوی مدیران بوئینگ بررسی شود. شاکیان سهامدار از هیئت‌مدیره بوئینگ شکایت کردند و به دنبال جبران هزینه‌ها و زیانهای اقتصادی مرتبط با سقوط دو هواپیمای جت ۷۳۷ مکس بودند. شکایت شاکیان بر این ادعا مطرح شد که مدیران قبل از سقوط، ایمنی هواپیما را رصد نکرده و سپس پس از اولین سقوط، در پاسخ به خطرهای ایمنی شناخته‌شده، کوتاهی کردند. این دادخواست در پی آن بود که مدیران را در قبال از دست رفتن "میلیاردها دلار ارزش" ناشی از این حادثه مسئول شناخته شوند.

استدلال اصلی این پرونده به شرح زیر بود: اعضای هیئت‌مدیره متهم، که بسیاری از آنها اعضای واجد شرایط و با سابقه‌ای بودند، در انجام وظایف مربوط خود برای نظارت بر ایمنی و صلاحیت پرواز هواپیماهای بوئینگ کوتاهی کردند و

بازرسیهای اداره هوانوردی فدرال

در مارس ۲۰۲۴، اداره هوانوردی فدرال پس از انفجار صفحه یک درب، یک بازرسی شش هفته‌ای از فرایندهای تولید بوئینگ ۷۳۷ مکس انجام داد. بازرسان اداره هوانوردی فدرال دریافته‌اند که از ۸۹ بازرسی محصول انجام‌شده، بوئینگ ۵۶ آزمایش را با موفقیت پشت سر گذاشته و ۳۳ مورد از آن‌ها شکست خورده است، که به‌طور عمده مربوط به نقص در کنترل‌های تولید بوده است. این اداره همچنین ۱۳ بازرسی محصول را با تمرکز بر تامین‌کننده بدنه بوئینگ، یعنی اسپیریت ائروسستمز (Spirit AeroSystems) انجام داد و در هفت مورد از بازرسی‌ها، نقصهایی را مشاهده کرد. این آژانس در گزارش خود اعلام کرد که موارد متعددی را یافته است که هر دو شرکت نتوانستند الزامهای مربوط به کنترل کیفیت تولید را رعایت کنند. بوئینگ در واکنش به گم‌شدن درپوش درب یک هواپیمای ۷۳۷ مکس ۹ خطوط هوایی آلاسکا، موافقت کرد که بازرسیهای کیفی را افزایش داده و کار تامین‌کنندگان را به‌عنوان بخشی از بررسی فرایندهای تولید هواپیمای ۷۳۷ مکس خود بررسی کند. با وجود ادعاهای مکرر این شرکت مبنی بر تعهدش به رویه‌های ایمنی، این گزارش اعلام کرد که شواهد عینی از تعهد اساسی برای حفظ ایمنی که با توصیف‌های بوئینگ از آن هدف مطابقت داشته باشد، پیدا نکرده است.

ادعاهای افشاگران

براساس گزارش اداره ایمنی و بهداشت شغلی (OSHA) از سال ۲۰۲۰، بوئینگ با ۳۲ شکایت افشاگران مواجه شده است. این ارقام، میزان انتقام‌جویی ادعا شده از سوی شرکت بوئینگ علیه افشاگران را روشن می‌کند. اداره ایمنی به شکایتهای مربوط به انتقام‌جویی علیه کارگرانی که کارفرما را رسوا می‌کنند، تحت قانون ساربنز-اکسلی (SOX) رسیدگی می‌کند. این شکایتها تحت قوانین مختلف ثبت شده‌اند که بیشتر آن‌ها زیر عنوان ایمنی هوانوردی هستند. دو مورد زیر عنوان کلاهبرداری ثبت شدند (Power, 2024).

این اسناد نشان می‌دهد که اداره ایمنی پس از این که جان بارنت (John Barnett)، مهندس سابق کنترل کیفیت که به

یک افشاگر تبدیل شده بود، در مارس ۲۰۲۴ بر اثر اصابت گلوله مشکوک به خود، درگذشت، بررسی پرونده وی را آغاز کرد. مرگ بارنت خودکشی اعلام شد. قرار بود بارنت به‌عنوان بخشی از شهادت‌نامه‌ای که ناشی از اختلاف حقوقی با بوئینگ، کارفرمای سابقش بود، به تعدادی پرسش پاسخ دهد. قرار بود برای مراحل قانونی مربوط به یک دعوای افترا علیه بوئینگ که به ادعای او از روی عمد به حرفه و اعتبارش آسیب رسانده بود، شواهدی ارائه دهد. او ادعا کرد که این دعوای به دلیل ادعاهایی مبنی بر نقض شدید ایمنی در خط تولید این شرکت هواپیماسازی، از روی عمد به حرفه و اعتبارش آسیب رسانده است.

بارنت در سال ۲۰۱۹ به نیویورک تایمز گفت که یک بار به دلیل مستندسازی "نقض فرایند"، به جای احضار او از طریق ایمیل توبیخ شده است، و این برداشت را دارد که شرکت نمی‌خواسته او مشکلات را به‌صورت کتبی مطرح کند. در یک بررسی عملکرد در سال ۲۰۱۴ که توسط تایمز مشاهده شد، مدیر بارنت به او گفت که باید در "کار در حوزه‌های مبهم و کمک به یافتن راهکار برای آن‌ها هم‌زمان با رعایت ضوابط" پیشرفت کند.

در نشست استماع سنای ایالات متحد در ۱۷ آوریل ۲۰۲۴، سام صالح‌پور (Sam Salehpour)، مهندس بوئینگ، گواهی داد که به دلیل ابراز نگرانی در مورد شکاف بین بخشهای کلیدی ۷۸۷ دریم‌لاینر (787 Dreamliner)، تهدید شده است. او گفت: "آن‌ها هواپیماهای معیوب تولید می‌کنند. من نگرانیهای جدی در مورد ایمنی هواپیماهای ۷۸۷ و ۷۷۷ دارم و حاضرم ریسک حرفه‌ای را بپذیرم و در مورد آن‌ها صحبت کنم." صالح‌پور ادعا کرد که بوئینگ طی تولید هواپیمای بوئینگ ۷۸۷ دریم‌لاینر خود، زمانی که شروع به چسباندن قطعات به یکدیگر با "نیروی بیش از حد" برای بستن شکافها کرد، مشکلات آن را پنهان کرد. به دنبال آن، صالح‌پور گفت که در ۸۰ درصد مواقع، قطعات در شکافها قرار می‌گرفتند. او در نشست دادرسی گفت: "در واقع، آن‌ها هواپیماهای معیوب تولید می‌کنند." صالح‌پور همچنین فاش کرد که پس از ابراز نگرانی در مورد مشکلاتی که شاهد آن‌ها در تولید هواپیما بوده است، از برنامه بوئینگ ۷۸۷ دریم‌لاینر

جاشوا دین (Joshua Dean) بازرس کیفیت سابق در اسپیریت آئروسیستمز، تامین‌کننده بوئینگ، تامین‌کننده را به نادیده گرفتن موارد نقص در تولید هواپیماهای ۷۳۷ مکس متهم کرد. دین به عنوان بخشی از یک دادخواست سهامداران، اظهاراتی ارائه کرد. او در آوریل ۲۰۲۳ اخراج شد و در **رادیوی ملی (NPR)** گفت که این اخراج در پاسخ به گزارش سوراخهای نامناسب در بدنه هواپیما توسط او بوده است. او در سال ۲۰۲۴ بر اثر یک بیماری ناگهانی درگذشت. دین ادعا کرد: به نظر من آن‌ها پیامی را با این محتوا به سایر افراد می‌فرستادند که اگر خیلی بلند صحبت کنید، ساکتان می‌کنیم. از نظر نویسندگان، لحن بوئینگ در سطوح بالای مدیریتی، به عدم افشای کامل نقصهای محصول و نقص در کنترل‌های عملیاتی منجر شده است. فرهنگ حاکم بر بوئینگ، صداقت، درستکاری و شفافیت در گزارش مشکلات تولید را تقویت نمی‌کرد. در عوض، محیطی با رویکرد «درآمد به هر قیمتی» را رواج می‌داد که منجر به نادیده گرفتن نقصها و کاستیهای جدی محصول در فرایند تولید می‌شد.

قوانین کمیسیون بورس و اوراق بهادار آمریکا

کمیسیون بورس و اوراق بهادار آمریکا (SEC) در سپتامبر ۲۰۲۲ در پی دو سانحه مرگبار هواپیماهای ۷۳۷ مکس، شرکت بوئینگ و مدیرعامل سابق آن را به دلیل رعایت نکردن احتیاط معقول در برقراری ارتباط با عموم مردم، متهم ساخت. اظهارات آن‌ها در نوامبر ۲۰۱۸ و آوریل ۲۰۱۹ برای سرمایه‌گذاران گمراه‌کننده تشخیص داده شد. براساس اظهارات کمیسیون بورس و اوراق بهادار آمریکا، پس از اولین سقوط، بوئینگ و مویلنبرگ می‌دانستند که سامانه افزایش قدرت مانور یک مشکل مداوم ایمنی هواپیما ایجاد می‌کند، اما با این وجود به مردم اطمینان دادند که هواپیمای ۷۳۷ مکس "به اندازه هر هواپیمایی که تا به حال در آسمان پرواز کرده، ایمن است". بعدها، پس از سقوط دوم، بوئینگ و مویلنبرگ به عموم اطمینان دادند که هیچ‌گونه لغزش یا خللی در فرایند صدور گواهینامه در رابطه با سامانه افزایش قدرت مانور وجود نداشته است؛ به رغم این که از اطلاعات خلاف آن آگاه بودند. دستورات کمیسیون بورس و اوراق بهادار علیه بوئینگ و

این مطالعه

خطرهای نادیده گرفتن

افشاگران را نشان می‌دهد و

دلیل محکمی برای

حسابرسیهای عملیاتی

ارائه می‌دهد که

فرایندهای داخلی را

بررسی و گزارش می‌کند



کنار گذاشته شد. صالح‌پور گفت: "من این مسایل را بیش از ۳ سال است که مطرح کردم، به همین دلیل کنار گذاشته شدم، به من گفته شد که در کار دخالت نکنم، رک و پوست‌کنده به من گفته شد که خفه شوم."

هنگامی که صالح‌پور به بخش برنامه‌ای که هواپیماهای ۷۷۷ را مونتاژ می‌کرد، منتقل شد، گفت که هنگام مونتاژ هواپیماها شاهد "ناهم‌ترازی شدید" بوده است. او گفت: "بخش تولید بوئینگ از نیرویی بی‌اندازه و نامحدود برای اصلاح ناهم‌ترازی استفاده می‌کند و این امر در درازمدت هواپیما را ضعیف می‌کند. من به معنای واقعی کلمه، افرادی را دیدم که روی قطعات هواپیما می‌پریدند تا آن‌ها را تراز کنند. در میان سایر روشهای نامناسب، من به این کار آن‌ها اثر تارزان می‌گویم"، صالح‌پور گفت که بار دیگر نگرانیهای خود را در داخل شرکت مطرح کرده است. او گفت: "من را ساکت کردند؛ به من گفتند ساکت شوم و با تهدیدهای فیزیکی روبرو شدم."

مویلنبرگ نشان داد که آن‌ها از روی سهل‌انگاری، مفاد مقابله با تخلف قوانین اوراق بهادار فدرال را نقض کردند.

بوئینگ و مویلنبرگ بدون پذیرش یا انکار یافته‌های کمیسیون بورس و اوراق بهادار، به دستور قرار منع و توقف که شامل جریمه‌های ۲۰۰ میلیون دلاری و ۱ میلیون دلاری بود، رضایت دادند. مقرر شد یک صندوق با ارزش منصفانه به نفع سرمایه‌گذاران آسیب‌دیده طبق بخش ۳۰۸ الف قانون سارینز-آکسلی ۲۰۰۲ تاسیس شود.

گری گنسler (Gary Gensler) رئیس کمیسیون بورس و اوراق بهادار گفت: «هیچ کلمه‌ای برای توصیف تلفات غم‌انگیز جان انسانها که توسط این دو سقوط هواپیما ایجاد شده است، وجود ندارد. در مواقع بحرانی و غم‌انگیز، اهمیت بسیاری وجود دارد که شرکت‌های دولتی و مدیران، اطلاعات کامل، منصفانه و صادقانه ارائه دهند. شرکت بوئینگ و مدیرعامل آن مویلنبرگ، در خصوص افشای اطلاعات به بازارها که اساسی‌ترین تعهد آن‌ها است، کوتاهی کردند. آن‌ها با ارائه تضمین‌هایی در مورد ایمنی ۷۳۷ مکس، سرمایه‌گذاران را گمراه کردند، با وجود آن‌که از نگرانی‌های جدی در رابطه با ایمنی بوئینگ آگاه بودند.»

گوربیر اس. گروال (Gurbir S. Grewal) مدیر بخش اجرای احکام کمیسیون گفت که «بوئینگ و مویلنبرگ با گمراه کردن سرمایه‌گذاران در مورد ایمنی ۷۳۷ مکس، درآمد خود را بر جان مردم ترجیح دادند، همه اینها در تلاش برای بازسازی تصویر بوئینگ پس از دو حادثه غم‌انگیز که به گرفتن جان ۶۴۳ نفر و غم و اندوه بی‌حد و حصر برای بسیاری از خانواده‌ها منجر شد، بود.» او به اهمیت شرکت‌های سهامی عام و مدیران آن‌ها در ارائه اطلاعات دقیق و کامل به هنگام افشای اطلاعات به سرمایه‌گذاران، صرف نظر از شرایط، اشاره کرد.

تحقیقات کنگره

در مارس ۲۰۲۴، کمیته فرعی دائمی سنای ایالات متحد در امور تحقیقات (PSI) نشست برگزار کرد که در آن افشاگرهایی در مورد ایمنی و کیفیت تولید هواپیماهای بوئینگ دریافت کرد. پس از این افشاگرها، کمیته یک تحقیق دوحزبی را آغاز کرد و از شرکت بوئینگ و اداره هوانوردی فدرال

اطلاعات درخواست کرد. در ۱۸ ژوئن ۲۰۲۴، کمیته نشستی با دیوید کالهن، مدیرعامل بوئینگ، برگزار کرد. کمیته شواهد جدیدی را که توسط افشاگران در مورد خطرهای ایمنی ناشی از فرایندهای تولید بوئینگ ارائه شده بود، منتشر کرد؛ از جمله دو افشاگری که برای اولین بار اعلام عمومی کرده بودند. **ریچارد بلومنتال** (Richard Blumenthal) (دموکرات از ایالت کنتیکت)، بیانیه‌ای صادر کرد:

این فرهنگی است که همچنان درآمد را در اولویت قرار می‌دهد، محدودیت‌ها را کنار می‌گذارد و کارگران خود را نادیده می‌گیرد. فرهنگی که در آن افرادی که افشاگری می‌کنند ساکت و به حاشیه رانده می‌شوند با وجود آن‌که انتقاد فرد را به کف کارخانه می‌کشاند. فرهنگی که امکان انتقام‌گیری از کسانی که تسلیم منافع نمی‌شوند را فراهم می‌کند. فرهنگی که به شدت نیاز به اصلاح دارد.

در ۱۸ ژوئن ۲۰۲۴، **سام موهاک** (Sam Mohawk) بازرس گواهی کیفیت در بوئینگ، جزئیات چگونگی از دست رفتن ردیابی «صدها» قطعه نامنطبق یا آسیب‌دیده توسط برنامه ۷۳۷ را با وجود الزام‌هایی که تولیدکنندگان هواپیما را ملزم به نگهداری سوابق دقیق می‌کند، شرح داد. این قطعات را نمی‌توان بدون اجازه ویژه در هواپیما استفاده کرد. موهاک شکایتی را به اداره ایمنی و بهداشت شغلی ارائه داد و ادعا کرد که شرکت اقدام او را تلافی کرده است که این امر به عنوان بخشی از گزارش کمیته فرعی به طور عمومی منتشر شد. او در این گزارش گفت که بسیاری از قطعات گم‌شده به طور غیرقانونی در هواپیما نصب شده‌اند. او همچنین ادعا کرد که از سوی مافوق‌هایش دستور گرفته بود تا سوابق قطعاتی که به عنوان نامنطبق تعیین شده‌اند را از بین ببرد.

بوئینگ یک مطالعه موردی است که نشان می‌دهد وقتی کنترل‌هایی که برای جلوگیری از حوادث وضع شده‌اند نادیده گرفته می‌شوند، چه اتفاقی می‌تواند بیفتد.

بوئینگ در ماه ژوئیه موافقت کرد که به جرم خود اعتراف کند. در ۸ جولای ۲۰۲۴، به اتهام توطئه برای کلاهبرداری از ایالات متحد به دلیل نقشش در دو سقوط مرگبار، محکوم شد. در صورت پذیرش توافق، این وزارتخانه تا ۴۸۷ میلیون دلار پرداخت می‌کرد که کسری از ۲۴/۸ میلیارد دلاری است

قانونی ۳۴۶ نفری که در دو سقوط بوئینگ ۷۳۷ جان باختند، می شود. تعویق در پیگرد قانونی بوئینگ را ملزم به ایجاد یک سامانه مدیریت ادعاها برای توزیع این صندوق و تحمل تمام هزینه های مرتبط با آن فرایند کرد.

در ۱۴ مه ۲۰۲۴، وزارت دادگستری به دادگاه اطلاع داد که تشخیص داده است بوئینگ با عدم طراحی، اجرا و اعمال یک برنامه رعایت ضوابط و اصول اخلاقی برای جلوگیری و تشخیص نقض قوانین تخلف ایالات متحد طی عملیات خود، تعهدهای خود را براساس تعویق در پیگرد قانونی نقض کرده است. بوئینگ به دلیل عدم اجرای کامل مفاد و تعهدهای تحت تعویق در پیگرد قانونی، اکنون توسط وزارت دادگستری به دلیل هرگونه تخلف کیفری فدرال که از آن مطلع است، تحت پیگرد قانونی قرار دارد.

وزارت دادگستری در ۷ ژوئیه ۲۰۲۴ گزارش وضعیت را ارائه کرد و به دادگاه اطلاع داد که با بوئینگ در مورد شرایط توافق پیشنهادی برای اقرار به جرم به توافق اصولی رسیده است. سپس، در ۲۴ ژوئیه ۲۰۲۴، وزارت دادگستری توافق نامه پیشنهادی برای اقرار به جرم را به دادگاه منطقه ای ایالات متحد برای ناحیه شمالی تگزاس ارائه کرد و درخواست تایید دادگاه را طبق قانون فدرال آیین دادرسی کیفری ۱۱ درخواست کرد.

خانواده های ۳۴۶ قربانی این سانحه در ۳۱ ژوئیه ۲۰۲۴ دادخواستی ۴۸ صفحه ای را در ناحیه شمالی تگزاس ثبت کردند و از قاضی خواستند که توافق نامه وزارت دادگستری با بوئینگ را به ۹ دلیل رد کند، از جمله این که این توافق نامه با توجه به دستورالعمل های صدور حکم کیفری، برای شرکت بسیار آسان گیرانه است و به طور مخفیانه رهبری ارشد وقت بوئینگ را تبرئه می کند. قاضی فدرال در ۵ دسامبر ۲۰۲۴ توافق نامه اقرار به جرم را رد کرد و گفت که در روند انتخاب یک ناظر مستقل که در توافق نامه اقرار به جرم برای نظارت بر ایمنی و بهبود کیفیت در بوئینگ مورد نیاز است، مشکلاتی وجود دارد. رید اوکانر (Reed O'Connor) قاضی دادگاه منطقه ای ایالات متحد، گفت که با این ایده که وزارت دادگستری، نه دادگاه، بر انتخاب ناظر و نحوه عملکرد بوئینگ تحت توافق نامه قبلی با وزارت دادگستری در ژانویه ۲۰۲۱ بر سر همین اتهامات، تایید داشته

که خانواده های قربانیان سقوط هواپیما درخواست کرده بودند. در این توافق نامه تصریح شده بود که بوئینگ باید به مدت سه سال تحت نظارت یک ناظر مستقل فعالیت کند. جریمه های تعیین شده خانواده ها را راضی نکرد، اما وزارت دادگستری استدلال کرد که مجازات های اعمال شده بر بوئینگ قوی ترین مجازات موجود است. همچنین استدلال کرد که پیشرفت های دیگری نیز وجود دارد؛ از جمله نظارت بر یک ناظر و درخواست این که بوئینگ هنگام ساخت هواپیما هزینه بیشتری را صرف ایمنی و رعایت قوانین کند.

وزارت دادگستری ادعا کرد که این محکومیت کیفری، تعهد این وزارتخانه را به پاسخگو نگه داشتن بوئینگ در قبال سوء رفتارشان نشان می دهد. همچنین، این موضوع احتمال بروز مشکلات حقوقی بیشتر برای این شرکت و مدیران اجرایی آن را افزایش می دهد.

تعویق در پیگرد قانونی

بوئینگ در ژانویه ۲۰۲۱، با بخش کلاهبرداری و دفتر دادستانی ایالات متحد برای ناحیه شمالی تگزاس، توافق نامه تعویق در پیگرد قانونی (DPA) را برای حل و فصل یک اتهام کیفری که همزمان علیه بوئینگ مطرح شده بود، منعقد کرد. به طور خاص، توطئه ای برای فریب گروه ارزیابی هواپیمای اداره هوانوردی فدرال (FAA AEG) در رابطه با ارزیابی اداره هوانوردی فدرال از هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ صورت گرفته بود. همانطور که شرکت بوئینگ براساس اسناد ارائه شده به دادگاه اعتراف کرد، بوئینگ از طریق دو نفر از خلبانان فنی پرواز ۷۳۷ خود، گروه ارزیابی را که الزام های آموزش خلبانی را برای خطوط هوایی مستقر در ایالات متحد که با این هواپیما پرواز می کنند، ارزیابی و اجباری کرده بود را در محدوده سرعتی که بخشی از کنترل های پرواز ۷۳۷ توسط گروه ارزیابی می توانست در آن عمل کند، فریب داده است. به عنوان بخشی از توافق نامه تعویق در پیگرد قانونی، بوئینگ موافقت کرد که در مجموع بیش از ۲/۵ میلیارد دلار بپردازد که شامل جریمه نقدی کیفری ۲۴۳/۶ میلیون دلاری، پرداخت غرامت به مشتریان هواپیمایی بوئینگ ۷۳۷ به مبلغ ۱/۷۷ میلیارد دلار و یک صندوق ۵۰۰ میلیون دلاری برای جبران خسارت وراثت، بستگان و ذینفعان

حسابرسان داخلی باید

از مشکلات آگاه بوده و

به هیئت‌مدیره

اطلاع می‌دادند



باشد، مشکل دارد. اوکانر در اظهارنظر خود نوشت: "منصفانه است که بگوییم تلاش دولت برای اطمینان از رعایت قوانین شکست خورده است. در این مرحله، منافع عمومی ایجاب می‌کند که دادگاه وارد عمل شود. به حاشیه راندن دادگاه در انتخاب و نظارت بر ناظر مستقل به عنوان توافقتنامه اقرار به جرم، اعتماد عمومی به آزادی مشروط بوئینگ را تضعیف می‌کند." اوکانر به یکی از مفاد توافقتنامه اقرار به جرم اعتراض کرد، که بیان می‌کرد ناظر "مطابق با تعهد وزارت دادگستری به تنوع و شمول" انتخاب خواهد شد.

اهمیت سامانه‌های عملیاتی اخلاق مدار

بوئینگ یک مطالعه موردی است که نشان می‌دهد وقتی همان کنترل‌هایی که برای جلوگیری از حوادث ناگوار وضع شده‌اند، نادیده گرفته شوند، چه اتفاقی می‌تواند بیفتد. این نمونه‌ای است از این که فرهنگ ایمنی که باید در صنعت هواپیماسازی وجود داشته باشد، چگونه می‌تواند به خاطر تولید سریع محصول کنار گذاشته شود. این مطالعه خطرهای نادیده گرفتن افشاگران را نشان می‌دهد و دلیل محکمی برای حسابرسی‌های عملیاتی ارائه می‌دهد که فرایندهای داخلی را بررسی و گزارش می‌کنند، موردی که در ظاهر از سوی بوئینگ نادیده گرفته شده و در عوض به بازرسی‌های اداره هوانوردی فدرال برای شناسایی مشکلات عملیاتی اتکا شده است.

افشاگران نقش اساسی در اطمینان به عملکرد صحیح سامانه‌های عملیاتی دارند. سامانه‌های راهبری شرکتی باید برای حمایت از افشاگران توسعه داده شوند. در مورد بوئینگ، هر حسابرسی داخلی که انجام شد، تاثیر مورد انتظار برای حمایت از سامانه‌های عملیاتی اخلاق مدار را نداشت. مورد بوئینگ یک داستان هشدار دهنده است برای آنچه می‌تواند اتفاق بیفتد در زمانی که درآمد بر توسعه سامانه‌های کنترل کیفیت موثر و ایجاد فرهنگ ایمنی مقدم باشد.

همانطور که نویسندگان روی مورد حادثه بوئینگ تامل می‌کنند، بر این باور هستیم که دستکم پنج پرسش برای حسابداران رسمی وجود دارد که باید در نظر بگیرند.

• حسابداران رسمی چگونه می‌توانند علائم هشداردهنده‌ای را که نشان می‌دهد یک شرکت مشکلات تولید را نادیده می‌گیرد و کاهش هزینه را بر ایمنی و رعایت قوانین اولویت می‌دهد، ارزیابی و شناسایی کنند؟

• حسابداران رسمی چه نقشی در ارزیابی و اطمینان از اثربخشی کنترل‌های داخلی (از جمله افشاگری) مربوط به مدیریت ریسک و رعایت قوانین دارند؟

• حسابداران رسمی چگونه باید با معضله‌های اخلاقی برخورد کنند، در زمانی که گمان می‌کنند راهبری شرکتی از بین رفته و تصمیم‌های مالی به قیمت امنیت عمومی یا رعایت قوانین گرفته می‌شود؟

• حسابداران رسمی چه درسهایی می‌توانند از شکست‌های بوئینگ ناشی از اطمینان به اصلاح نقص‌های ذکر شده توسط نهادهای نظارتی و پاسخگو بودن افراد مسئول در سازمانهای خود بگیرند؟

• با توجه به تمام آنچه که اکنون در مورد بوئینگ اتفاق افتاده است، می‌دانیم، حسابداران رسمی چگونه می‌توانند از شفافیت مالی و پاسخگویی قوی‌تر حمایت کنند تا از به خطر افتادن اعتماد عمومی در بلندمدت در برابر انگیزه‌های کسب درآمد در کوتاه‌مدت، جلوگیری شود. ✓

منبع:

• Mintz, S. Miller, F.W (2025), *The Story of Boeing's Failed Corporate Culture* – The CPA Journal, www.cpajournal.com.