

الاتحاد الدولي للنقل الجوي يصدر تقرير السلامة لعام 2024

26 فبراير 2025 - كشف الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) عن إصدار [تقرير السلامة السنوي لعام 2024](#)، والذي أظهر مواصلة القطاع إحراز تقدم في مجال السلامة لعامٍ آخر، حيث أظهرت عدة مقاييس تحسناً في متوسط السنوات الخمس، إلا أنه سجل تراجعاً طفيفاً مقارنة بالأداء المتميز الذي حققه في عام 2023.

- بلغ المعدل الإجمالي للحوادث 1.13 لكل مليون رحلة جوية (واحد لكل 880 ألف رحلة)، ليتفوق على متوسط الخمس سنوات البالغ 1.25، ولكنه أقل من المعدل المسجل في عام 2023 والذي بلغ 1.09.
- شهد عام 2024 سبعة حوادث مميتة من بين 40.6 مليون رحلة جوية، وهو أعلى من الحادث المميت الواحد المسجل في عام 2023، ومن متوسط الخمس سنوات البالغ خمسة حوادث مميتة.
- بلغ عدد الوفيات على متن الطائرات 244 حالة في عام 2024، مقارنة بـ 72 حالة وفاة في عام 2023، وبمتوسط الخمس سنوات البالغ 144 حالة. وظل خطر الوفاة منخفضاً عند 0.06، وهو أقل من متوسط الخمس سنوات الماضية البالغ (0.10)، على الرغم من أنه ضعف الرقم المسجل في عام 2023 والذي بلغ 0.03.

وتعليقاً على هذا الموضوع، قال ويلي والش، المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا): "نؤكد مجدداً أن حوادث الطيران ما تزال نادرة على الرغم من الحوادث البارزة التي شهدناها مؤخراً. ففي عام 2024، تم تسيير 40.6 مليون رحلة جوية، ولم يشهد القطاع سوى سبعة حوادث مميتة. وعلى مدى تاريخه الطويل، يواصل قطاع الطيران التحسن المستمر في مستوى السلامة. فقبل عقد من الزمن، بلغ متوسط الحوادث لخمس سنوات (2011-2015) حادثاً واحداً لكل 456,000 رحلة طيران. أما اليوم، فقد تحسن هذا الرقم وارتفع المتوسط للسنوات الخمس (2020-2024) ليصبح حادثاً واحداً لكل 810,000 رحلة طيران. ويعزى هذا التحسن إلى إدراكنا العميق بأن كل حالة وفاة هي خسارة جسيمة. إننا نكرم ذكرى كل روح فُقدت في حادث طيران بأعمق مشاعر التعاطف، ونؤكد تصميمنا المتزايد على جعل الطيران أكثر أماناً. ولتحقيق هذه الغاية، فإن تجميع بيانات السلامة، بما في ذلك تقرير السلامة لعام 2024، يُعد أداتنا الأكثر فاعلية".

أبرز النقاط حول السلامة:

- تفاقم المخاطر في مناطق النزاع: أدى إسقاط طائرتين في مناطق النزاع، إحداهما في كازاخستان (38 حالة وفاة) والأخرى في السودان (خمسة حالات وفاة)، إلى تسليط الضوء على أهمية مبادرة [الأجواء الآمنة](#)، التي تأسست عقب حادثة الرحلة PS752 لتسهيل تطبيق إجراءات الحماية في المجال الجوي عالي الخطورة.
- أكثر الحوادث شيوعاً: سُجلت حوادث إصابات ذيل الطائرات والخروج عن المدرج كأكثر الحوادث شيوعاً في عام 2024، مما يؤكد أهمية تدابير السلامة أثناء الإقلاع والهبوط. ومن الجدير بالذكر أنه لم تُسجل أي حوادث اصطدام بالتضاريس الأرضية.
- سجلت شركات الطيران المدرجة في [سجل تدقيق السلامة التشغيلية التابع للاتحاد الدولي للنقل الجوي \(إياتا\)](#)، بما في ذلك جميع شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد، معدل حوادث بلغ 0.92 لكل مليون رحلة، وهو معدل أقل بكثير من المعدل المسجل لدى شركات الطيران غير المدرجة في البرنامج، والذي بلغ 1.70 لكل مليون رحلة.

مناطق النزاع: ضرورة التحرك العاجل

تُعد الحوادث والوقائع المتعلقة بمناطق النزاع أحداثاً ذات صلة بالأمن، ولا يتم تضمينها في هذا التقرير. ورغم استبعادها من بيانات تقرير السلامة، وتزايد التشويش على النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية، إلا أن هذه الحوادث تُمثل مصدر قلق بالغ لسلامة الطيران، مما يستدعي تنسيقاً عالمياً عاجلاً.

وأضاف والش: "لا ينبغي بأي حال من الأحوال أن تكون الطائرات المدنية هدفاً للعمليات العسكرية، سواءً كان ذلك مقصوداً أو غير مقصود. ويجب على الحكومات اتخاذ خطوات جادة، وتعزيز تبادل المعلومات الاستخباراتية، ووضع بروتوكولات عالمية أكثر وضوحاً لمنع حدوث مثل هذه المآسي وحماية الطيران المدني".

نوع الحادث	2023	2024	متوسط الخمس سنوات (2020-2024)
المعدل الإجمالي للحوادث (عدد الحوادث لكل مليون رحلة جوية)	1.09 (حادث واحد لكل 0.92 مليون رحلة جوية)	1.13 (حادث واحد كل 0.88 مليون رحلة جوية)	1.25 (حادث واحد لكل 0.81 مليون رحلة جوية)
المعدل الإجمالي لحوادث شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي	0.97 (حادث واحد لكل 1.03 مليون رحلة جوية)	0.90 (حادث واحد كل 1.11 مليون رحلة جوية)	0.79 (حادث واحد لكل 1.24 مليون رحلة جوية)
العدد الإجمالي للحوادث	42	46	39
الحوادث المميتة	1	7	5
	(لا يوجد طائرات نفاثة بينما هناك 1 طائرة دفع توربيني)	(5 طائرات نفاثة وطائرتين دفع توربيني)	
حالات الوفاة على متن الطائرة	72	244	144
خطر الوفاة	0.03	0.06	0.10
خطر الوفاة المسجل لشركات الطيران الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي	0.00	0.08	0.03
حوادث خسارة هياكل الطائرات النفاثة (لكل مليون رحلة جوية)	0.06 (حادث واحد خطير لكل 17.50 مليون رحلة جوية)	0.14 (حادث واحد خطير لكل 7.40 مليون رحلة جوية)	0.15 (حادث واحد خطير لكل 7.12 مليون رحلة جوية)

نوع الحادث	2023	2024	متوسط الخمس سنوات (2020-2024)
حوادث خسارة هياكل طائرات الدفع التوربيني (لكل مليون رحلة جوية)	0.83 (حادث واحد لكل 1.20 مليون رحلة جوية)	1.12 (حادث واحد لكل 0.89 مليون رحلة جوية)	1.37 (حادث واحد لكل 0.74 مليون رحلة جوية)
مجموع الرحلات الجوية (بالملايين)	38.6	40.6	31.8

الأداء الإقليمي في مجال السلامة:

- **أمريكا الشمالية:** شهد المعدل الإجمالي للحوادث تحسناً ملحوظاً، حيث انخفض من 1.53 حادثاً لكل مليون رحلة في عام 2023 إلى 1.20 حادثاً لكل مليون رحلة في عام 2024، وذلك بتسجيل 12 حادثاً، ليسجل مستوى أفضل من متوسط الخمس سنوات على المستوى الإقليمي والبالغ 1.26. وحافظ معدل خطر الوفاة البالغ 0 على استقراره منذ عام 2020. وشكلت حوادث إصابات ذيل الطائرة متبوعاً بالحوادث المتعلقة بأضرار مدرج الطيران والخروج عن المدرج النسبة الأكبر من أنواع الحوادث المسجلة. وعلى الرغم من عدم تسجيل أي حوادث ناجمة عن حطام العمليات الفضائية، فإن تزايد عمليات إطلاق الصواريخ يفرض تحديات متنامية على إدارة الحركة الجوية.
- **آسيا والمحيط الهادئ:** سُجلت سبعة حوادث في عام 2024، وارتفع المعدل الإجمالي للحوادث من 0.92 لكل مليون رحلة في عام 2023 إلى 1.04 لكل مليون رحلة في عام 2024، ولكنه ما يزال أقل من متوسط الخمس سنوات على المستوى الإقليمي والبالغ 1.10. ولم يتغير معدل مخاطر الوفاة عن قيمته في عام 2023 والبالغة 0.15. ولم يجد التقرير تصنيفاً بارزاً بالنسبة للحوادث في المنطقة، والتي شملت إصابات ذيل الطائرات، وأضرار مدرج الطيران والاضطرابات الجوية، وغيرها.
- **أفريقيا:** سُجلت عشرة حوادث في عام 2024، وارتفع المعدل الإجمالي للحوادث من 8.36 لكل مليون رحلة في عام 2023 إلى 10.59 لكل مليون رحلة في عام 2024، متجاوزاً بذلك متوسط الخمس سنوات والبالغ 8.46. وشهدت القارة الأفريقية تسجيل أعلى معدل إجمالي للحوادث، وحافظ معدل مخاطر الوفاة والبالغ 0 على استقراره، وذلك للسنة الثانية على التوالي. وشكلت حوادث الخروج عن المدرج متبوعاً بالحوادث المتعلقة بمعدات الهبوط النسبة الأكبر من أنواع الحوادث المسجلة. وسُجلت 40% من إجمالي حوادث الشركات المشغلة للطائرات في أفريقيا على متن طائرات توربينية. وفي إطار مبادرة فوكس أفريقيا، يواصل [البرنامج التعاوني لتحسين سلامة الطيران](#) العمل على معالجة التحديات الأساسية التي تواجه السلامة والأمان.
- **الشرق الأوسط وشمال أفريقيا:** شهدت منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تسجيل حادثتين في عام 2024، كما أظهر المعدل الإجمالي للحوادث تحسناً، حيث انخفض من 1.12 حادثاً لكل مليون رحلة في عام 2023 إلى 1.08 لكل مليون رحلة في عام 2024، ليسجل أيضاً مستوى أفضل من متوسط الخمس سنوات والبالغ 1.09. وحافظ معدل مخاطر الوفاة البالغ 0 على استقراره منذ عام 2019. وعلى الرغم من عدم وقوع أي حوادث ناجمة عن التداخل مع النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية، إلا أنه برز كمصدر كبير للقلق في المنطقة.
- **رابطة الدول المستقلة:** لم تشهد منطقة رابطة الدول المستقلة أي حوادث في عام 2024، وانخفض المعدل الإجمالي للحوادث من 1.05 حادثاً لكل مليون رحلة في عام 2023 إلى 0 في عام 2024، ليسجل أيضاً مستوى أفضل من متوسط الخمس سنوات والبالغ 2.49. وحافظ معدل مخاطر الوفاة البالغ 0 على استقراره منذ عام 2022. ويبقى كلٌّ من التداخل مع النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية والنزاعات الإقليمية خطراً بارزاً يؤثر على سلامة الطيران في المنطقة. وتجدر الإشارة إلى استبعاد إسقاط طائرة الخطوط الجوية الأذربيجانية في ديسمبر 2024 في منطقة نزاع من تصنيف الحوادث في تقرير السلامة هذا. كما يجدر الذكر أنه

تتوفر معلومات محدودة حول الحوادث في الرحلات الجوية لرابطة الدول المستقلة، وبالتالي قد تخضع لمراجعات أكبر من المعتاد بمجرد توفر بيانات الرحلات الجوية الفعلية، ما قد يؤثر على معدل الحوادث ومخاطر الوفاة.

- **أوروبا:** سُجلت تسعة حوادث في عام 2024، وارتفع المعدل الإجمالي للحوادث بشكل طفيف من 0.95 لكل مليون رحلة في عام 2023 إلى 1.02 لكل مليون رحلة في عام 2024، لئساوي متوسط الخمس سنوات للمنطقة والبالغ 1.02. بينما ازداد معدل مخاطر الوفاة، ليرتفع من 0 في عام 2023 إلى 0.03 في عام 2024. ونجمت النسبة الأكبر من الحوادث عن إصابات ذيل الطائرات متبوعاً بحوادث الخروج عن المدرج.
- **شمال آسيا:** سُجلت حادثة واحدة في عام 2024، وارتفع المعدل الإجمالي للحوادث بشكل طفيف من 0 لكل مليون رحلة في عام 2023 إلى 0.13 لكل مليون رحلة في عام 2024، وهو أفضل من متوسط الخمس سنوات والبالغ 0.16 حادثاً لكل مليون رحلة. وحافظ معدل مخاطر الوفاة البالغ 0 على استقراره منذ عام 2022. كما سُجلت حادثة واحدة مرتبطة بالشركات المشغلة للطائرات في شمال آسيا نجمت عن إصابة ذيل الطائرة.
- **أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي:** سُجلت خمسة حوادث في عام 2024، وارتفع المعدل الإجمالي للحوادث بشكل طفيف من 0.73 لكل مليون رحلة في عام 2023 إلى 1.77 لكل مليون رحلة في عام 2024، وهو أفضل من متوسط الخمس سنوات والبالغ 2.00 حادثاً لكل مليون رحلة. بينما ازداد معدل مخاطر الوفاة، ليرتفع من 0.00 في عام 2023 إلى 0.35 في عام 2024. ونجمت النسبة الأكبر من الحوادث عن إصابات ذيل الطائرات.

المنطقة	الطائرات النفاثة			طائرات الدفع التوربيني			خطر الوفاة		
	2024	2023	متوسط الخمس سنوات -2020-2024	2024	2023	متوسط الخمس سنوات -2020-2024	2024	2023	متوسط الخمس سنوات -2020-2024
أفريقيا	1.78	0.00	0.36	5.24	2.38	5.78	0.00	0.00	1.60
آسيا والمحيط الهادئ	0.36	0.00	0.26	0.86	0.85	0.34	0.15	0.15	0.16
رابطة الدول المستقلة	0.00	1.13	0.46	0.00	0.00	8.67	0.00	0.00	0.47
أوروبا	0.13	0.13	0.21	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.01
أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي	0.40	0.00	0.36	2.97	0.00	2.22	0.35	0.00	0.08
الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
أمريكا الشمالية	0.00	0.00	0.03	0.00	1.48	0.64	0.00	0.00	0.00
شمال آسيا	0.00	0.00	0.09	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05
عالمياً	0.14	0.06	0.15	1.12	0.83	1.37	0.06	0.03	0.10

تعزيز السلامة والأمان من خلال تقديم تقارير عامة وشاملة حول الحوادث في الوقت المناسب

إن التقارير المتأخرة أو غير الكاملة عن الحوادث تعيق حصول الجهات المعنية الأساسية، بما يشمل المشغلين والمصنعين والهيئات التنظيمية ومزودي البنية التحتية، على معلوماتٍ ورؤىٍ أساسيةٍ قد تسهم في الارتقاء بسلامة الطيران. وأفاد تحليل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) للتحقيقات في الحوادث بين عامي 2018 و2023 أن 57% منها فقط تم التحقيق فيه ونشر تقارير عنها على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو.

وتفاوتت معدلات إتمام التقارير بشكل كبير بين المناطق، حيث تصدر شمال آسيا القائمة بنسبة 75%، تليها أمريكا الشمالية (70%)، وأوروبا (66%)، ورابطة الدول المستقلة (65%)، والشرق الأوسط وشمال أفريقيا (60%)، وأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي (57%)، وآسيا والمحيط الهادئ (53%)، وأفريقيا (20%).

وأضاف والش: "إن التحقيق في الحوادث هو أداة رئيسية للارتقاء بسلامة قطاع الطيران العالمي. ولضمان فعاليتها، يجب إكمال تقارير التحقيق في الحوادث وإتاحتها ضمن الوقت المناسب. ويشير الملحق 13 من اتفاقية شيكاغو بوضوح إلى أن هذا الأمر يقع على عاتق الدولة. كما أن محاولة إخفاء تقارير الحوادث لاعتبارات سياسية هو أمر مرفوض تماماً. وفي حال كانت القدرات عائقاً، فهنا تبرز الحاجة لتنسيق الجهود الدولية لتقديم الدعم التقني للدول التي لا تتمتع بخبرة كافية في مجال التحقيق بالحوادث".

الارتفاع الكبير في التداخل مع النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية يزيد من المخاطر المتعلقة بالسلامة الجوية

تشير البيانات الواردة من [برنامج تبادل بيانات الحوادث \(IDX\) الخاصة بالاتحاد الدولي للنقل الجوي \(إياتا\)](#) إلى زيادة كبيرة في التداخل مع النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية، الأمر الذي يمكن أن يتسبب في توجيه أنظمة الملاحة في الطائرات بشكل خاطئ. وعلى الرغم من توافر عدة أنظمة مساعدة يمكن تطبيقها لتعزيز السلامة الجوية في حال تأثرت هذه الأنظمة، إلا أن هذه الحوادث ما زالت تشكل مخاطر متعمدة وغير مقبولة على سلامة الطيران المدني. ويبرز التداخل مع النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية بشكل أكبر في تركيا والعراق ومصر.

وقد ازدادت التقارير المتعلقة بالتداخل مع النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية خلال عامي 2023-2024، والتي تشمل تشويش الإشارات والتداخل فيما بينها والإشارات الزائفة. كما ارتفع معدل التداخل بنسبة 175%، بينما ازدادت الحوادث المتعلقة بالإشارات الزائفة من نظام تحديد المواقع العالمي بنسبة 500%.

وتابع والش قائلاً: "إن هذه الزيادة الكبيرة في حوادث التداخل مع النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية هي أمرٌ خطير للغاية؛ لا سيما وأن نظام الملاحة الموثوق يلعب دوراً محورياً في ضمان سلامة العمليات الجوية وكفاءتها. وهنا تبرز الحاجة لاتخاذ إجراءات فورية من الحكومات ومزودي خدمات الملاحة الجوية لإيقاف هذا النشاط، وتحسين الوعي بالظروف المحيطة، وضمان امتلاك شركات الطيران الأدوات اللازمة للعمل بأمان في جميع المناطق".

- الاتحاد الدولي للنقل الجوي -