

الاتحاد الدولي للنقل الجوي يُصدر تقرير السلامة لعام 2025

9 مارس 2026 (جنيف) – أصدر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) تقرير السلامة السنوي لعام 2025، الذي أظهر الأداء القوي للقطاع في مجال السلامة. ويسلط التقرير الضوء على النقاط التالية:

- بلغ معدل جميع الحوادث 1.32 حادثاً لكل مليون رحلة (حادث واحد لكل 759,646 رحلة)، وهو أفضل من المعدل المسجل في عام 2024 البالغ 1.42، لكنه أعلى قليلاً من متوسط السنوات الخمس للفترة بين 2021-2025 البالغ 1.27.
- سُجل 51 حادثاً في عام 2025 من أصل 38.7 مليون رحلة، وهو أقل من 54 حادثاً من بين 37.9 مليون رحلة المسجل في عام 2024، لكنه أعلى من متوسط السنوات الخمس بين 2021-2025 البالغ 44 حادثاً.
- سُجلت 8 حوادث مميتة في عام 2025، مقارنةً بـ 7 حوادث مميتة في عام 2024، فيما بلغ متوسط السنوات الخمس 6 حوادث مميتة.
- بلغ عدد حالات الوفاة على متن الطائرات 394 حالة وفاة في عام 2025، مقارنةً بـ 244 حالة وفاة في عام 2024، بينما بلغ متوسط السنوات الخمس 198 حالة وفاة.

وفي هذا الصدد، قال ويلي والش، المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا): "يبقى قطاع الطيران أكثر وسائل السفر لمسافات طويلة أماناً، ونادراً ما يسجل وقوع حوادث، غير أن كل حادث يذكّرنا بضرورة التركيز على التحسين المستمر للعمليات من خلال الارتقاء بالمعايير العالمية والتعاون القائم على بيانات السلامة. وتظهر نتائج هذه الجهود بوضوح في التحسن المُسجل في المتوسط المتحرك للسنوات الخمس لمعدل الحوادث المميتة؛ فقد بلغ المعدل قبل 10 سنوات حادثاً مميتاً واحداً لكل 3.5 مليون رحلة (2012-2016)؛ أما اليوم، فقد أصبح حادثاً مميتاً واحداً لكل 5.6 مليون رحلة (2021-2025). إن الطيران آمنٌ إلى درجة أن وقوع حادث واحد فقط من بين حوالي 40 مليون رحلة سنوياً يمكن أن يؤثر في البيانات العالمية، إلا أن الهدف الأساسي لنا في قطاع الطيران يبقى الوصول إلى صفر حوادث وصفر وفيات، فكل حادث يحمل درجة عالية من الأهمية بطبيعة الحال".

متوسط خمس سنوات (2025-2021)	2025	2024	
1.27 (حادث واحد لكل 0.80 مليون رحلة)	1.32 (حادث واحد لكل 0.76 مليون رحلة)	1.42 (حادث واحد لكل 0.70 مليون رحلة)	معدل إجمالي الحوادث (عدد الحوادث لكل مليون رحلة جوية)
0.80 (حادث واحد لكل 1.34 مليون رحلة)	0.72 (حادث واحد لكل 1.38 مليون رحلة)	1.11 (حادث واحد لكل 0.90 مليون رحلة)	المعدل الإجمالي لحوادث شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي
44	51	54	العدد الإجمالي للحوادث
6	8 (4 طائرات نفاثة و4 طائرات دفع توربيني)	7 (5 طائرات نفاثة وطائرتنا دفع توربيني)	الحوادث المميتة
198	394	244	الوفيات على متن الطائرة
0.12	0.17	0.06	خطر الوفاة
0.03	0.07	0.08	خطر الوفاة المسجل لشركات الطيران الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي
0.98 (حادث واحد لكل 1.05 مليون رحلة)	1.03 (حادث واحد لكل 0.97 مليون رحلة)	1.23 (حادث واحد لكل 0.81 مليون رحلة)	معدل حوادث الطائرات النفاثة (لكل مليون رحلة)
3.70 (حادث واحد لكل 0.29 مليون رحلة)	4.08 (حادث واحد لكل 0.25 مليون رحلة)	3.22 (حادث واحد لكل 0.31 مليون رحلة)	معدل حوادث طائرات الدفع التوربيني (لكل مليون رحلة)
34.5	38.7	37.9	إجمالي الرحلات (مليون)

تشمل أبرز الرؤى والتحليلات المقدمة في التقرير ما يلي:

- كانت أكثر أنواع الحوادث شيوعاً في عام 2025 ضرب ذيل الطائرة للمدرج، والحوادث المرتبطة بمعدات الهبوط، والانحراف عن مسار المهبط، والأضرار الأرضية، مما يؤكد أهمية إجراءات السلامة المرتبطة بعمليات الإقلاع والهبوط والمناولة الأرضية. ومن اللافت أنه لم يتم تسجيل أي حادث فقدان سيطرة أثناء الطيران (LOC-I) في عام 2025، وهي المرة الثانية التي يتحقق فيها ذلك (بعد عام 2020)، ويُعد هذا إنجازاً مهماً نظراً لأن هذا النوع من الحوادث من بين الأسباب الرئيسية لحالات الوفاة.
- تسببت مرافق المطارات في 16% من الحوادث خلال عام 2025، مما يعزز ضرورة الالتزام الكامل بالمعايير العالمية المتعلقة بمناطق السلامة حول المدرج، والمنشآت المعرضة للكسر داخل مناطق السلامة، إضافة إلى المعالجة الفعالة للمخاطر مثل تلوث أسطح المدرج، وضعف العلامات أو الإضاءة، ووجود عوائق داخل المناطق المحمية أو قرب المدرج.
- وأضاف والش: "تلعب البنية التحتية للمطارات وبيئة المدرج دوراً محورياً في نتائج الحوادث؛ ففي عدد من الوقائع، تسببت العوائق الصلبة القريبة من المدرج في زيادة شدة الحوادث، ما حوّل حوادث كان من الممكن النجاة منها إلى حوادث مميتة. ولذا ينبغي على جميع المطارات والجهات التنظيمية مراقبة مناطق السلامة حول المدرج والهياكل القريبة منها بشكل مستمر لضمان الامتثال لمعايير السلامة العالمية".
- شركات الطيران المشاركة في برنامج تدقيق السلامة التشغيلية التابع للاتحاد الدولي للنقل الجوي: بلغ معدل إجمالي الحوادث 0.98 حادثاً لكل مليون رحلة لدى شركات الطيران المشاركة في [برنامج تدقيق السلامة التشغيلية التابع للاتحاد الدولي للنقل الجوي](#)، وهو أقل بكثير من المعدل المسجل لدى الشركات غير المشاركة في البرنامج والبالغ 2.55. في المقابل، بلغ معدل إجمالي الحوادث لدى شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي 0.72 حادث لكل مليون رحلة، مقارنةً بـ 3.09 لدى الشركات غير الأعضاء. كما أن جميع شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي والمشاركة في برنامج تدقيق السلامة التشغيلية التابع له مُدرجة في [سجل برنامج تدقيق السلامة التشغيلية](#).
- بلغ خطر الوفاة، الذي يقيس احتمال فقدان الحياة، 0.17 لكل مليون رحلة في عام 2025، وهو أعلى من معدل 0.06 المسجل في عام 2024 ومتوسط السنوات الخمس البالغ 0.12. ويعود هذا الارتفاع إلى عدد محدود من الحوادث المميتة؛ فعلى سبيل المثال، شكّل حادث الرحلة 171 التابعة للخطوط الجوية الهندية (241 حالة وفاة)، وحادث الرحلة 5342 التابعة لشركة بي إس إيه إيرلاينز (64 حالة وفاة) أكثر من 77% من إجمالي الوفيات على متن الطائرات في عام 2025.

أداء السلامة في جميع الحوادث وفق منطقة الشركات المشغلة

- الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: سُجل حادث واحد فقط في عام 2025 تمثل في الانحراف عن مسار المهبط، مما أدى إلى تحسن معدل إجمالي الحوادث من 1.09 حادث لكل مليون رحلة جوية في عام 2024 إلى 0.53 في عام 2025، وهو مستوى أفضل أيضاً من متوسط السنوات الخمس البالغ 1.01. وما يزال مؤشر خطر الوفاة في المنطقة مستقرًا عند الصفر منذ عام 2019.

- **أفريقيا:** سجلت منطقة أفريقيا 7 حوادث في عام 2025، مما يشير إلى تحسن معدل إجمالي الحوادث من 12.13 حادثاً لكل مليون رحلة جوية في عام 2024 إلى 7.86 في عام 2025، وهو مستوى أفضل من متوسط السنوات الخمس البالغ 9.37. ومع ذلك، يبقى معدل الحوادث في منطقة أفريقيا الأعلى بين جميع مناطق العالم خلال العام، كما ارتفع مؤشر خطر الوفاة من صفر في عام 2024 إلى 2.19 في عام 2025. وشملت أكثر أنواع الحوادث شيوعاً في أفريقيا خلال العام حوادث الانحراف عن مسار المهبط والحوادث غير المصنفة. ويظهر تحليل بيانات فئة الحوادث غير المصنفة منذ عام 2018، وهي الحوادث التي يتعذر فيها تحديد التصنيف بدقة لأسباب عديدة من ضمنها نقص المعلومات، أن منطقة أفريقيا تشهد النسبة الأكبر من هذه الحوادث، مما يؤكد على الحاجة إلى تعزيز الامتثال للالتزامات التحقيق التي تقع على عاتق الدول وفق الملحق 13 من اتفاقية شيكاغو. كما تشير البيانات إلى أن 71% من الحوادث التي شملت مشغلين مقارهم في أفريقيا وقعت لطائرات الدفع التوربيني.
- **آسيا والمحيط الهادئ:** مع تسجيل 6 حوادث في عام 2025، تحسن معدل إجمالي الحوادث من 1.08 حادث لكل مليون رحلة جوية في عام 2024 إلى 0.91 في عام 2025، وهو أداء أفضل من متوسط السنوات الخمس البالغ 0.99. وحافظ مؤشر خطر الوفاة على استقراره بمعدل 0.15 في عام 2025 عند التقريب إلى منزلتين عشريتين، رغم انخفاضه الطفيف. وكانت أكثر أنواع الحوادث شيوعاً خلال العام في هذه المنطقة هي الأضرار الأرضية وضرب ذيل الطائرة للمدرج.
- **رابطة الدول المستقلة:** مع تسجيل 4 حوادث في عام 2025، ارتفع معدل إجمالي الحوادث من 1.44 حادثاً لكل مليون رحلة جوية في عام 2024 إلى 2.74 في عام 2025، متجاوزاً متوسط المعدل في المنطقة خلال السنوات الخمس البالغ 2.26. كما ارتفع مؤشر خطر الوفاة من صفر في عام 2024 إلى 0.69 في عام 2025. وقد وقعت جميع الحوادث لطائرات الدفع التوربيني، بما في ذلك حادث واحد من نوع الرحلات الجوية المراقبة ضمن التضاريس الخطرة (CFIT) أسفر عن 48 حالة وفاة.
- **أوروبا:** مع تسجيل 11 حادثاً في عام 2025، تحسن معدل إجمالي الحوادث من 1.48 حادثاً لكل مليون رحلة جوية في عام 2024 إلى 1.30 في عام 2025. ويعد هذا المعدل أعلى من متوسط السنوات الخمس في المنطقة والبالغ 1.11. وسجل مؤشر خطر الوفاة صفراً في عام 2025، مقارنةً بـ 0.03 في عام 2024. وكانت النسبة الأكبر من الحوادث مرتبطة بأضرار أثناء الطيران وحوادث ضرب ذيل الطائرة للمدرج.
- **أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي:** مع تسجيل 5 حوادث في عام 2025، تحسن معدل إجمالي الحوادث من 1.84 حادثاً لكل مليون رحلة جوية في عام 2024 إلى 1.77 في عام 2025، وهو أداء أفضل من متوسط السنوات الخمس البالغ 2.02. كما تراجع مؤشر خطر الوفاة من 0.37 في عام 2024 إلى 0.26 في عام 2025. وشكّلت حوادث الانحراف عن مسار المهبط الحوادث الأكثر شيوعاً في المنطقة خلال العام.
- **أمريكا الشمالية:** مع تسجيل 16 حادثاً في عام 2025، ارتفع معدل إجمالي الحوادث من 1.49 حادثاً لكل مليون رحلة جوية في عام 2024 إلى 1.68 في عام 2025، متجاوزاً متوسط السنوات الخمس للمنطقة البالغ 1.33. كما ارتفع مؤشر خطر الوفاة من صفر في عام 2024 إلى 0.21 في عام 2025، وكانت أكثر أنواع الحوادث شيوعاً خلال العام الأضرار الأرضية وضرب ذيل الطائرة للمدرج.

- شمال آسيا: مع تسجيل حادث واحد غير مميت من فئة ضرب ذيل الطائرة للمدرج، بقي معدل إجمالي الحوادث مماثلاً لما كان عليه في عام 2024 عند 0.16 حادث لكل مليون رحلة جوية في عام 2025، وهو أداء أفضل من متوسط السنوات الخمس للمنطقة البالغ 0.18. وما يزال مؤشر خطر الوفاة في المنطقة مستقراً عند الصفر منذ عام 2023.

معدل حوادث خسارة الهياكل لجميع أنواع الطائرات لكل مليون رحلة جوية (العدد)			معدل حوادث خسارة هياكل طائرات الدفع التوربيني لكل مليون رحلة جوية (العدد)			معدل حوادث خسارة هياكل الطائرات النفاثة لكل مليون رحلة جوية (العدد)			المنطقة
متوسط خمس سنوات - 2021 - 2025	2025	2024	متوسط خمس سنوات - 2021 - 2025	2025	2024	متوسط خمس سنوات - 2021 - 2025	2025	2024	
9.37 (8)	7.86 (7)	12.13 (11)	14.40 (5)	14.96 (5)	10.74 (4)	5.37 (3)	3.59 (2)	13.10 (7)	أفريقيا
0.99 (6)	0.91 (6)	1.08 (7)	0.96 (1)	0.00 (0)	1.86 (2)	1.00 (5)	1.07 (6)	0.92 (5)	آسيا والمحيط الهادئ
2.26 (3)	2.74 (4)	1.44 (2)	24.05 (2)	64.86 (4)	0.00 (0)	0.77 (1)	0.00 (0)	1.51 (2)	رابطة الدول المستقلة
1.11 (8)	1.30 (11)	1.48 (12)	0.74 (1)	3.69 (3)	0.00 (0)	1.16 (8)	1.04 (8)	1.65 (12)	أوروبا
2.02 (5)	1.77 (5)	1.84 (5)	7.31 (2)	8.77 (3)	6.09 (2)	1.25 (3)	0.81 (2)	1.25 (3)	أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي
1.01 (2)	0.53 (1)	1.09 (2)	5.95 (0)	0.00 (0)	0.00 (0)	0.85 (1)	0.54 (1)	1.12 (2)	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
1.33 (12)	1.68 (16)	1.49 (14)	3.36 (2)	0.00 (0)	7.97 (4)	1.21 (10)	1.78 (16)	1.12 (10)	أمريكا الشمالية
0.18 (1)	0.16 (1)	0.16 (1)	3.65 (0)	0.00 (0)	0.00 (0)	0.14 (1)	0.16 (1)	0.16 (1)	شمال آسيا
1.27 (44)	1.32 (51)	1.42 (54)	3.70 (13)	4.08 (15)	3.22 (12)	0.98 (31)	1.03 (36)	1.23 (42)	على مستوى العالم

* يشير الرقم بين قوسين إلى عدد الحوادث

المخاطر الناشئة في مناطق النزاع

يفرض توسع رقعة النزاعات وتعدد تعقيدات متزايدة في مسارات الطيران والعمليات التشغيلية، لا سيما مع وقوع النشاطات العسكرية ضمن ممرات الطيران أو بالقرب منها في بعض المناطق، وأحدثها اندلاع الحرب بين تحالف الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل وإيران. وفي هذا السياق، تبرز أهمية التنسيق الوثيق بين السلطات العسكرية والمدنية لضمان سلامة الطائرات المدنية.

وتتحمل الدول مسؤولية تقييد أو إغلاق مجالها الجوي بسرعة وشفافية، وبالتنسيق مع الدول الأخرى، عندما تنشأ عن مناطق النزاع مخاطر تتجاوز قدرة الدولة على احتوائها. وفي حالات إغلاق المجال الجوي ثم إعادة فتحه، ينبغي أن تحتل معايير السلامة والأمن الأولوية القصوى بعيداً عن التلاعب السياسي، مع ضرورة إرسال الإخطارات الصادرة عن نظام إشعار الرحلات الجوية (نوتام) وتنبيهات المخاطر على شكل معلومات واضحة ومتسقة واحترافية إلى شركات الطيران، التي تعتمد عليها بدرجة كبيرة عند إجراء تقييماتها الخاصة بالمخاطر لتحسين كفاءة عمليات الطيران ومستويات السلامة.

وبهذا الصدد، أضاف والش: "ينبغي أن تبقى الطائرات المدنية بعيدةً كل البعد عن أي مخاطر ناجمة عن نشاط عسكري، سواء بشكل متعمد أو حادٍ. ويتوجب على الحكومات، عند ازدياد التوترات، المسارعة إلى مشاركة أي معلومات مرتبطة بتهديدات محتملة، وضمان التنسيق الفعال بين الجهات العسكرية والمدنية، وتقييد المجال الجوي عند الضرورة، وتزويد شركات الطيران بمعلومات وافية لإجراء تقييماتها الخاصة بالمخاطر. فإن ضمان السلامة يرتبط دائماً بالشفافية في نقل المعلومات والحقائق والالتزام بأعلى درجات التنسيق أثناء إغلاق المجال الجوي وفتحه".

التداخل في ترددات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية

شهدت السنوات الأخيرة تصاعداً حاداً في حوادث التداخل في ترددات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية، وهي حوادث من شأنها تضليل أنظمة الملاحة الجوية على متن الطائرات. ووفقاً لبرنامج تبادل بيانات الحوادث التابع للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا)، فقد ارتفعت بلاغات حوادث التشويش في عام 2025 بنسبة 67% مقارنة بعام 2023، بينما سجلت حوادث تزييف إشارات نظام تحديد المواقع العالمي ارتفاعاً قياسياً بنسبة 193%.

وبهذا الشأن، قال ويلي والش: "إن حوادث التداخل في ترددات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية تثير قلقاً بالغاً؛ إذ تعتمد شركات الطيران على هذه الأنظمة لضمان سلامة وكفاءة العمليات الجوية. ورغم أن تعدد الأنظمة الاحتياطية يدعم استمرارية العمليات الآمنة في مواجهة هذه الأعمال المتعمدة، إلا أن الأمر يتطلب من الحكومات ومزودي خدمات الملاحة الجوية اتخاذ خطوات فورية لتعزيز الوعي الظرفي وتطوير أدوات التخفيف من المخاطر المتاحة للطيارين. وفي نهاية المطاف، يجب وضع حد لممارسات التداخل في ترددات أنظمة الملاحة العالمية، فأى تهاون في ذلك يعد أمراً غير مقبول ويفتقر إلى المسؤولية".

تقارير الحوادث: ضرورة الشمولية والشفافية والنشر الفوري

إن تقارير التحقيق في الحوادث التي تعاني من التأخير، أو النقص، أو عدم النشر، تتسبب في حجب رؤى وتوصيات أمنية لا تقدر بثمن لتعزيز معايير السلامة. ويشير تحليل إياتا للتحقيقات التي أجريت بين عامي 2019 و2023 إلى أن 63% فقط من تقارير الحوادث قد أُنجزت بما يتماشى مع التزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو. ونظراً لأن التحقيقات تستغرق عادةً أكثر من عام لاكتمالها، فإن قاعدة البيانات الممتدة لخمس سنوات والمنتهية في عام 2023 تقدم رؤية دقيقة للأداء العالمي في هذا المجال.

وتقع مسؤولية إجراء التحقيقات على عاتق الدول التي وقعت فيها الحوادث. وعند تصنيف هذه الدول إقليمياً، يُلاحظ تفاوتٌ كبير في معدلات إنجاز التقارير؛ فقد سجّلت رابطة الدول المستقلة أعلى معدل لإكمال التحقيقات، بلغ 81%، تليها أمريكا الشمالية بنسبة 78%، ثم أوروبا بنسبة 75%. وجاءت منطقة آسيا والمحيط الهادئ بنسبة 68%، بينما سجّلت شمال آسيا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا النسبة نفسها، وهي 67% لكلٍ منهما. وفي حين سجّلت أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي نسبة 60%، جاءت أفريقيا في نهاية القائمة بمعدل لم يتجاوز 19%.

وأضاف والش: "تساعدنا التحقيقات في الحوادث على الارتقاء بمستويات السلامة، إلا أن الكثير منها لا يُنشر في الوقت المناسب، أو يفتقر إلى الشمولية ويُتاح على نطاق محدود؛ فبعضها لا يُطرح للنشر العام، والبعض الآخر يفتقر إلى توصيات واضحة. إن الملحق الثالث عشر من اتفاقية شيكاغو صريح تماماً بشأن التزامات الدول، ورغم تحسن مستوى الامتثال لهذه الالتزامات، فإن أي نسبة دون الـ 100% تعني حرمان الجميع من فرص جوهرية للتحسين. وفي الحالات التي يمثل فيها نقص القدرات عائقاً أمام التحقيق، لا بد من وجود دعم عالمي منسق لتعزيز كفاءة وقدرات التحقيق".

ودعماً لمبدأ الشفافية وتعزيزاً لتبادل خبرات السلامة على نطاق القطاع، أنشأت إياتا [منصة مركزية](#) تعمل على توحيد توصيات السلامة المستمدة من تقارير التحقيق النهائية في مستودع عالمي واحد. وتهدف هذه المبادرة إلى تسهيل الوصول إلى البيانات الحساسة للسلامة، وتمكين التحليل المستند إلى البيانات، ودعم جهود القطاع الرامية إلى منع وقوع حوادث مماثلة في المستقبل.

[< للاطلاع على مزيد من المعلومات حول تقرير إياتا السنوي للسلامة 2025](#)

-انتهى-

لمزيد من المعلومات، يرجى التواصل مع:

قسم التواصل المؤسسي

هاتف: +41 22 770 2967

البريد الإلكتروني: corpcomms@iata.org