



## خبر صحفي

رقم: 08

### الاتحاد الدولي للنقل الجوي يصدر البيانات الخاصة بأداء السلامة لعام 2017

**22 فبراير 2018 (مونتريال) -** كشف الاتحاد الدولي للنقل الجوي عن البيانات الخاصة بأداء السلامة ضمن قطاع الطيران التجاري لعام 2017، والتي أظهرت تحسناً قوياً ومستمراً في مستويات السلامة.

- بلغ معدّل الحوادث الكلي (الذي يُقاس بعدد الحوادث لكل 1 مليون رحلة) 1.08، الأمر الذي يشكل تحسناً عن معدل 1.68 المُسجل خلال عام 2016 والمعدل الخاص بالسنوات الخمس السابقة (2012 - 2016) البالغ 2.01.
- بلغ معدل حوادث الطائرات في عام 2017 (الذي يُقاس بخسائر الهياكل لكل 1 مليون رحلة) 0.11، بما يعادل نسبة حادث واحد لكل 8.7 مليون رحلة جوية. ويشكل هذا الرقم تحسناً عن معدل 0.39 المُسجل عام 2016 والمعدل الخاص بالسنوات الخمس السابقة (2012-2016) البالغ 0.33.
- سجل عام 2017 وقوع 6 حوادث مميتة راح ضحيتها 19 حالة وفاة بين الركاب وطاقم الطائرة. ويُقارن هذا الرقم بالمعدل الوسطي البالغ 10.8 حوادث مميتة وحوالي 315 حالة وفاة سنوياً خلال السنوات الخمس السابقة (2012 - 2016)، شهد عام 2016 وقوع 9 حوادث مميتة سببت 202 حالة وفاة.
- لم تقع أي من الحوادث الست المذكورة خلال العام 2017 ضمن طائرات الركاب، حيث سُجّلت 5 حوادث ضمن طائرات الدفع التوربيني، وحادثة واحدة ضمن طائرة شحن. وأسفر حادث طائرة الشحن عن 35 حالة وفاة بين طاقم الطائرة والضحايا على الأرض مكان التحطم.
- لم يُسجل أعضاء الاتحاد خلال عام 2017 وقوع أية حادث مميت أو خسارة في الهياكل أو المعدات للطائرات النفاثة أو طائرات الدفع التوربيني.

وبهذا الصدد، قال ألكساندر دو جونياك، المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي: "شكل عام 2017 عاماً جيداً للغاية فيما يتعلق بسلامة الرحلات الجوية، حيث نجح القطاع بنقل حوالي 4.1 مليار مسافر على متن 41.8 مليون رحلة بشكل سليم وآمن تماماً. وقد شهدنا تحسناً في جميع المقاييس تقريباً، وعلى المستوى العالمي ككل وفي معظم المناطق على حد سواء. ونسعى بشكل مستمر لتعزيز مستويات الأمان المميزة التي يتمتع بها القطاع. وقد شهد عام 2017 وقوع بعض الحوادث العرضية والكبيرة المؤسفة، والتي نسعى للتعرف على مسبباتها وتجاوزها من خلال التحقيقات المكثفة، كما هو الحال ضمن الحوادث المؤسفة التي حصلت ضمن روسيا وإيران. كما نعمل على استكمال هذه المعارف والمعلومات القيمة من خلال المؤشرات التي نستطيع جمعها من ملايين الرحلات التي تصل إلى وجهاتها بشكل آمن، إذ تسهم هذه المعلومات التشغيلية في تعزيز تطوير مجالات التحليل التنبؤية، والتي من شأنها أن تتيح لنا تقادي

الظروف التي يمكن أن تؤدي لوقوع الحوادث. يدرك القطاع الآثار الجمة التي تخلفها الحوادث على جميع الأصعدة، ويتجسد هدفنا المشترك في السعي لضمان سير جميع الرحلات الجوية ووصولها إلى وجهاتها بشكل آمن".

### بيانات أداء السلامة لعام 2017

معدل السنوات الخمس السابقة (2016-2012)	2016	2017	
314.6	202	19	الوفيات الحاصلة ضمن الرحلات الجوية <sup>i</sup>
74.8	67	45	عدد الحوادث الكلي
10.8	9 <sup>ii</sup>	6	عدد الحوادث المميتة
0.24	0.21	0.09	خطر الوفيات <sup>iii</sup>
5.6	3	2	الحوادث المميتة ضمن رحلات الركاب
4.6	6	4	الحوادث المميتة ضمن رحلات الشحن
14.4	13.4	13.3	النسبة المئوية للحوادث التي سُجل خلالها وقوع وفيات
10	13	4	حوادث هياكل الطائرات
3.4	4	1	حوادث هياكل الطائرات التي سُجل خلالها وقوع وفيات
15	7	9	حوادث هياكل طائرات الدفع التوربيني
7.2	4	5	حوادث هياكل طائرات الدفع التوربيني التي سُجل خلالها وقوع وفيات

أظهرت جميع المناطق تقريباً تحسناً خلال عام 2017 بالمقارنة مع أرقام السنوات الخمس الماضية (2012-2016)، والتي جاءت كالتالي:

### معدلات حوادث هياكل الطائرات تبعاً للمنطقة (لكل مليون رحلة)

2016-2012	2017	المنطقة
2.21	0.00	أفريقيا
0.48	0.18	آسيا والمحيط الهادئ
1.17	0.92	منطقة رابطة الدول المستقلة
0.14	0.13	أوروبا
0.53	0.41	أمريكا الجنوبية والكاربيبي
0.74	0.00	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
0.22	0.00	أمريكا الشمالية
0.00	0.00	شمال آسيا

بلغ المعدل العالمي لحوادث هياكل طائرات الدفع التوربيني 1.30 حادثاً لكل مليون رحلة، الأمر الذي شكل تراجعاً عن معدل 1.01 المُسجل عام 2016، وتحسناً بالمقارنة مع معدل السنوات الخمس السابقة (2012-2016) البالغ 2.18. وقد سجلت جميع المناطق تحسناً في مستويات السلامة ضمن طائرات الدفع التوربيني خلال عام 2017 بالمقارنة مع المعدلات الخاصة بالسنوات الخمس السابقة لكل منطقة. ورغم ذلك، شكلت حوادث طائرات الدفع التوربيني ما نسبته 44% من إجمالي الحوادث عام 2017، و83% من الحوادث المميتة.

#### معدلات حوادث هياكل طائرات الدفع التوربيني تبعاً للمنطقة (لكل مليون رحلة)

المنطقة	2017	2016-2012
أفريقيا	5.70	7.38
آسيا والمحيط الهادئ	0.61	1.45
منطقة رابطة الدول المستقلة	16.44	20.59
أوروبا	0.00	0.73
أمريكا الجنوبية والكاربيبي	0.00	1.55
الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	0.00	3.42
أمريكا الشمالية	0.94	0.98
شمال آسيا	0.00	8.73

#### التقدم الحاصل في أفريقيا

استمرت منطقة أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى بتحقيق خطوات كبيرة فيما يتعلق بسلامة الرحلات الجوية؛ إذ لم تسجل شركات الطيران العاملة في المنطقة أية حوادث ضمن هياكل طائرات أو حوادث مميتة ضمن الطائرات النفاثة وطائرات الدفع التوربيني، وذلك للسنة الثانية على التوالي. كما سجل معدل حوادث هياكل الطائرات ومعدلات الحوادث الكلية تراجعاً بالمقارنة مع المعدل الوسطي للسنوات الخمس السابقة. إلا أن معدل حوادث هياكل طائرات الدفع التوربيني بلغ 5.70، ليشكل ارتفاعاً ملحوظاً عن معدل عام 2016 البالغ 1.52. وقد أسهمت هذه الأرقام في زيادة معدل الحوادث الكلي لعام 2017 ليبلغ 6.78، بالمقارنة مع 2.43 في عام 2016.

وبهذا الإطار، أرفد السيد دو جونيك: "واصلت شركات الطيران في منطقة أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى تحسناً فيما يتعلق بأداء السلامة. ونهدف للوصول لأعلى مستويات السلامة على الصعيد العالمي. وللعام الثاني على التوالي، نجحت شركات الطيران في المنطقة بتفادي وقوع أية خسائر في أرواح المسافرين أو حوادث في هياكل الطائرات. إلا أن الهوية تبقى ماثلة ضمن أداء السلامة الخاص بأسطول طائرات الدفع التوربيني في القارة الأفريقية. وتسهم معايير السلامة العالمية، مثل [برنامج تدقيق السلامة التشغيلية الخاص بالاتحاد الدولي للنقل الجوي \(IOSA\)](#) في إحداث أثر كبير وملحوظ ضمن هذا الإطار. وبالنظر لعدد الحوادث الكلي، فقد سجلت شركات الطيران الأفريقية المنضوية ضمن برنامج (IOSA) معدلات لأداء السلامة أفضل بـ 3 مرات من نظيراتها غير المنضوية. ولهذا السبب، نستمر في تشجيع الدول الإفريقية على اعتماد برنامج تدقيق السلامة التشغيلية، جنباً إلى جنب مع [برنامج تقييم مستويات السلامة المعياري التابع](#)

للاتحاد الدولي للنقل الجوي (ISSA) ضمن أنظمة مراقبة السلامة التابعة لها. هذا وقد صُمم برنامج تقييم مستويات السلامة المعياري ليضم شركات الطيران غير المؤهلة للانخراط في برنامج تدقيق السلامة التشغيلية، متيحاً لها فرصة لمرة واحدة للتطور التدريجي باتجاه تحقيق الالتزام الكامل وتلبية الشروط الخاصة ببرنامج (IOSA). وبالتوازي مع ذلك، ينبغي على الحكومات الأفريقية تسريع اعتماد القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة (SARPs) الخاصة بمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، إذ ومع نهاية عام 2017، سجل 25 بلداً أفريقياً فقط نسبة 60% على الأقل فيما يتعلق باعتماد القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة (SARPs)."

### برنامج تدقيق السلامة التشغيلية (IOSA)

حققت شركات الطيران المنضوية ضمن برنامج تدقيق السلامة التشغيلية في العام 2017 معدلات حوادث كلية أفضل بـ 4 مرات من نظيراتها غير المنضوية (0.56 مقابل 2.17)، مع تفوق يقارب 3 مرات بالمقارنة مع الفترة بين 2012-2016. وينبغي على جميع أعضاء الاتحاد الدولي للنقل الجوي المحافظة على تسجيلها ضمن برنامج (IOSA). وحالياً، تتضمن 423 شركة طيران ضمن السجل الخاص ببرنامج (IOSA)، ومنهم 142 شركة من غير الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي. وسيعمل الاتحاد خلال السنوات القليلة المقبلة على اعتماد برنامج تحول رقمي من شأنه أن يتيح للهيئات المنضوية ضمن برنامج (IOSA) إجراء مقاييس مرجعية وقابلة للمقارنة لمستويات أدائهم. وعلى المدى الطويل، سيسهم التحول الرقمي في تركيز جهود التدقيق على النواحي التي تحمل أعلى معدلات الخطورة.

### استراتيجية نقاط السلامة الست

تُجسد استراتيجية نقاط السلامة الست الخاصة بالاتحاد الدولي للنقل الجوي منهجاً تقدماً قائماً على البيانات يهدف إلى تسليط الضوء على أهم المشكلات المتعلقة بالسلامة ضمن المجالات التنظيمية والتشغيلية فضلاً عن التوجهات الصاعدة، وتشمل:

- تقليل نسبة المخاطر التشغيلية، مثل فقدان السيطرة خلال الرحلة (LOC-I)، والرحلات الجوية المراقبة ضمن التضاريس الخطرة (CFIT)، والانحراف عن مسار المهبط (RE)
- النهوض بسوية الجودة والالتزام من خلال برامج التدقيق
- السعي لدعم جهود تحسين البنية التحتية ضمن قطاع الطيران، مثل اعتماد نهج ملاحى قائم على الأداء
- دعم الجهود الثابتة لاعتماد أنظمة إدارة السلامة
- دعم جهود التوظيف والتدريب الفاعلة بهدف تعزيز النوعية والالتزام عبر اعتماد عدد من البرامج المتخصصة، يُذكر منها مبادرة التدريب والتأهيل التابعة للاتحاد الدولي للنقل الجوي.
- تحديد ومعالجة مشاكل السلامة الناشئة، مثل بطاريات الليثيوم ودمج أنظمة الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS) للعمل ضمن المجال الجوي.

-انتهى-

للمزيد من المعلومات يرجى التواصل مع:

الاتصالات المؤسسية

هاتف: +41 22 770 2967

بريد إلكتروني: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

---

<sup>i</sup> أعداد الوفيات وأرقام الرحلات صادرة عن 'اسيند فلايت جلوبال'

<sup>ii</sup> تتضمن حادثاً واحداً صنّف على أنه "مرتبط بمروحة الطائرة"

<sup>iii</sup> يقيس خطر الوفيات مدى تعرض الركاب وطاقم الطائرة للحوادث المأساوية التي ينتج عنها وفاة جميع من على الطائرة. ولا يأخذ خطر الوفيات بعين الاعتبار حجم الطائرة أو عدد الركاب وطاقم الطائرة، إنما يقيس النسبة المئوية لعدد الوفيات الحاصل من ركاب الطائرة. ويُعبر عنه بخطر الوفيات ضمن عدة ملايين من الرحلات. وبلغ خطر الوفيات لعام 2017 معدل 0.09، ما يعني أنه، وبشكل وسطي، ينبغي على الشخص أن يسافر جواً بشكل يومي لمدة 6,033 سنة قبل أن يتعرض لحادث طائرة يحصل خلالها حالة وفاة واحدة على الأقل.