



新闻稿

国际航协：2023 年是飞行史上最安全的一年

2024 年 2 月 28 日，日内瓦 ——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）发布《[2023 年全球商用航空安全报告](#)》。航空业在安全领域持续发力，2023 年是“有史以来最安全的”一年。

报告显示，2023 年无一起喷气式客机损毁或致命事故，但有一起涡轮螺旋桨飞机的致命事故，造成 72 人死亡。2023 年，喷气式和涡轮螺旋桨飞机共执飞 3,770 万架次，同比 2022 年增加 17%。

报告要点如下：

- 2023 年，总事故率 0.80（相当于每 126 万架次发生一次事故），优于 2022 年的 1.30，是十多年来的事故率最低的一年。这一比率超过了五年（2019 年-2023 年）1.19 的滚动平均值（平均每 880,293 架次飞行发生一次事故）。
- 2023 年致命风险从 2022 年的 0.11 和 2019 年-2023 年的 0.11 降至 0.03。该数据意味着，假设一个人每天都搭乘飞机旅行，历时 103,239 年才可能遭遇一次致命事故。
- 国际航协成员航司和 IOSA（国际航协运行安全审计）认证的航空公司在 2023 年无一起致命事故。
- 2023 年，一架涡轮螺旋桨飞机坠毁，造成 72 人死亡。2022 年和五年平均水平（2019 年-2023 年）均为 5 起致命事故。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“2023 年的安全业绩再次表明，飞行是最安全的运输方式。航空业高度重视安全，2023 年的安全数据彰显了这一承诺。喷气式飞机无一起损毁或致命事故。2023 年也是有记录以来致命风险和总事故率最低的一年。然而，涡轮螺旋桨飞机事故造成 72 人死亡，提醒业界绝不能掉以轻心。2024 年第一个月发生的两起事故也表明，即使飞行是人类最安全的活动之一，也仍有提升空间。行业过去一直在努力，今后也将继续力保飞行更加安全。”

事故类型	2023 年	2022 年	5 年平均率 (2019 年-2023 年)
总事故率 (每百万架次)	0.80 (每 126 万架次发生 1 起事故)	1.30 (每 77 万架次发生 1 起事故)	1.19 (每 88 万架次发生 1 起事故)
国际航协成员航司总事故率	0.77 (每 130 万架次发生 1 起事故)	0.58 (每 172 万架次发生 1 起事故)	0.73 (每 140 万架次发生 1 起事故)
事故总数	30	42	38
致命事故	1 (0 起喷气式飞机和 1 起涡轮螺旋桨飞机)	5 (1 起喷气式飞机和 4 起涡轮螺旋桨飞机)	5
死亡人数	72	158	143

致命风险	0.03	0.11	0.11
国际航协成员航司致命风险	-	0.02	0.04
喷气式飞机损毁 (每百万架次)	-	0.24, 每 411 万架次发生 1 起重大事故	0.14, 每 494 万架次发生 1 起重大事故
涡轮螺旋桨飞机损毁 (每百万架次)	0.57, 每 176 万架次发生 1 起飞机损毁	1.76, 每 57 万架次发生 1 起飞机损毁	1.21, 每 103 万架次发生 1 起飞机损毁
航班总量	3,770 万架次	3,220 万架次	3,290 万架次

各区域安全业绩

与 2022 年相比，除北美和亚太地区外，其他地区 2023 年的总事故率均有所下降。2023 年，所有地区无一起喷气式飞机机体损毁。亚太地区发生一起致命的涡轮螺旋桨飞机机体损毁，2023 年 1 月在尼泊尔发生的失控事故造成 72 人死亡。因此，除亚太地区之外，其他地区在 2023 年的致命风险均为零。

- **北美：**总事故率从 2022 年的每百万架次 0.53 上升到 2023 年的 1.14，但仍好于该地区 5 年平均水平（1.21）。2023 年，多数事故与起落架故障有关。
- **亚太：**总事故率从 2022 年的每百万架次 0.56 上升到 2023 年的 0.78，但好于该地区 5 年平均水平（1.06）。亚太地区航空公司每百万架次航班的致命风险率从 2022 年的零升至 0.16，2023 年 1 月，飞机失控导致尼泊尔一架涡轮螺旋桨飞机坠毁。
- **北亚：**总事故率从 2022 年的每百万架次 0.45 降至 2023 年的零，优于该地区 5 年平均水平（0.16）。致命风险率从 2022 年的 0.23 降至 2023 年的零。
- **非洲：**总事故率从 2022 年的每百万架次 10.88 降至 2023 年的 6.38，好于 5 年平均水平（7.11）。2023 年无一起致命事故。自 2020 年以来，该地区未发生飞机机体损毁或致命事故。此外，2023 年标志着非洲第五个涡轮螺旋桨飞机零致命事故年份，首次事故发生在 2015 年。在“[聚焦非洲](#)”倡议下，国际航协推出了 [CASIP](#)，以加强非洲的航空安全。[CASIP](#) 正在努力继续与各国合作，推动国际民航组织标准和建议措施 (SARPs) 的实施。国际民航组织 ISARPs 的全球航空安全计划 (GASP) 和 AFI 区域航空安全计划有效实施 (EI) 已将 SARPs 的最低部署阈值从 60% 提高到 75% 或更高。非洲 54 个国家中只有 12 个达到这一新的门槛，表明该地区需要重大改进。
- **中东和北非：**总事故率从 2022 年的每百万架次 1.30 降至 2023 年的 1.16，但高于 5 年平均水平（0.96）。该地区高度关注[全球导航卫星系统 \(GNSS\) 的干扰事件](#)，尽管目前尚未发生相关事故。
- **独联体：**总事故率从 2022 年的每百万架次 2.16 降至 2023 年的 1.09。这一比率好于该地区 5 年平均水平（3.19）。但请注意，一旦空域重开，独联体或将出现超常修正，影响事故率以及致命风险的计算。
- **欧洲：**总事故率从 2022 年的每百万架次 0.98 降至 2023 年的 0.48。这一比率优于该地区 5 年平均水平（0.77）。自 2018 年以来，该地区的致命风险为零。多数事故与起落架故障有关。
- **拉丁美洲和加勒比：**2023 年，该地区扭转了事故逐年增加的趋势。总事故率从 2022 年的每百万架次 4.47 锐减至 2023 年的 0.37，好于 5 年平均水平（1.91）。

按承运人（航空公司）区域划分的喷气式飞机损毁率（每百万次离港）

地区	2023 年	2022 年	2019 年-2023 年
非洲	-	-	0.28
亚太	-	-	0.19



北亚	-	0.46	0.12
独联体(CIS)	-	1.18	0.65
欧洲	-	0.16	0.15
拉丁美洲和加勒比	-	1.43	0.29
中东和北非	-	-	-
北美	-	-	0.04
全球	-	0.24	0.14

按承运人（航空公司）区域划分的涡轮螺旋桨飞机损毁率（每百万次离港）

地区	2023 年	2022 年	2019 年-2023 年
非洲	2.42	9.40	5.04
亚太	0.87	-	0.28
北亚	-	-	-
独联体(CIS)	-	-	11.40
欧洲	-	-	-
拉丁美洲和加勒比	-	5.64	1.86
中东和北非	-	-	-
北美	-	-	0.35
全球	0.57	1.76	1.21

IOSA（国际航协运行安全审计）

IOSA 是航空公司运行安全审计的全球行业标准。多数权威机构在其监管安全计划中都使用 IOSA。

- 目前，425 家航空公司已获 [IOSA 认证](#)，其中包括 100 家非国际航协成员航空公司。
- 2023 年，IOSA 认证航空公司的总事故率比未获 IOSA 认证的事故率低 56%（0.69 vs. 1.08）。
- 2019 年-2023 年 IOSA 认证航空公司的平均事故率为百万分之 0.84，几乎比未获 IOSA 认证航司平均事故率（2.24）低三倍。
- IOSA 认证的成员航空公司的 19 起事故没有造成机体损毁或致命事故。

“IOSA 认证航空公司在 2023 年未发生机体损毁或致命事故。自 2005 年以来，获 IOSA 认证比未获认证的航空公司总事故率低三倍。持续提升的安全表现得益于全球标准的部署。随着 IOSA 转型为基于风险的模式，在保持安全基线的时候，更聚焦于特定风险，使 IOSA 成为一个更强大的工具，帮助航空公司和监管机构保持与提升高水平的安全绩效。”沃尔什先生说。

安全是一项共同责任

航空业内部强大的安全文化对于持续改进运营的各个方面至关重要。创造一个鼓励透明和及时报告事件和事故的环境，对于能够识别系统性问题和防止未来发生也很关键。国际航协正从两个前沿入手，积极开展工作支持这一努力：

- **加强航空公司安全文化：**2023 年，国际航协推出了 [《安全领导章程》](#)，旨在通过航空公司高管承诺遵守国际航空运输联盟的八项安全领导力原则来加强组织安全文化。截至目前，已有 45 家航空公司签署了该章程。
- **鼓励各国提供及时、全面和公开的事故报告：**国际航协对 2018 年至 2022 年事故调查的分析显示，仅有超过一半的事故按照《芝加哥公约》规定进行了调查与公布。当前这种依从性较低的做法阻碍了航空业的各个利益相关方获取可以显著提高飞行安全的重要信息。

“行业需要从过去的事故中汲取教训，用以加强安全和防范事故发生。航空公司应增强安全文化，培养每个员工的安全责任意识，鼓励他们主动报告安全相关信息。对各国政府而言，则是提供及时、全面和公开的事故报告。在过去六年发生的 226 起事故中，目前只发布了 121 份最终事故报告。事故报告的延迟不仅不尊重《芝加哥公约》，还有可能影响旅客和机组人员的安全。各国政府和监管机构需要重视和遵守公约规定。”沃尔什先生强调。



数据驱动方法

国际航协年度安全报告的数据通过[国际航协全球航空数据管理 \(GADM\)](#) 计划收集，该计划是世界上最多元化的航空数据交换计划。GADM 数据库中获取的数据包括 470 多个不同行业参与者的事故和事件报告、地面损坏事件和飞行数据。

“通过 GADM，国际航协每天分析超过 10 万个航班的数据，力求在安全隐患显化为问题之前予以警示与解决，不断提高安全性。例如，发现全球导航卫星系统 (GNSS) 干扰事件显著增加后，我们立即向欧洲航空安全局等主要监管机构寻求帮助，着手解决问题。”沃尔什先生补充道。

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 320 家成员航空公司，定期国际航班客运量占全球的 83%。
- 定义：
 - **致命风险**是旅客和/或机组人员遭受灾难性事故时无人生还的风险。致命风险的统计不考虑飞机机型或机上人数，仅统计机上人员的死亡百分比。
 - **事故：全面满足**国际航协定义的以下标准
 - 出于飞行目的登上飞机的人员（机组人员或旅客）。
 - 航班飞行目的仅限于正常的商业航空活动，特指定期/包机客运或货运服务。公务机运行、培训、维护/试飞均不包括在内。
 - 飞机由涡轮驱动，经认证的最大起飞重量 (MTOW) 至少为 5,700 千克 (12,540 磅)。
 - 飞机遭受的重大结构损坏超过 100 万美元或飞机机身价值的 10%，或已认定机身损毁。
 - **飞机损毁**是指飞机被毁或严重损坏，且由于各种原因（包括飞机所有者的财务决策），事故后不再修理。
- 安全绩效统计数据显示行业飞行安全自 2005 年以来显著改善，但这一改善未考虑通胀的潜在影响。2005 年以来，由于事故标准未根据通胀率进行调整，因此在评估安全绩效时，部分较轻的事故也纳入了统计。