



## 2009 年全球航空业事故率下降

--培训和数据再次受到重视--

2010 年 2 月 18 日（蒙特利尔）— 国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）发布 2009 年全年航空安全状况，2009 年西方生产的喷气式飞机的事故率创航空业历史第二低。

2009 年全球事故率（以西方制造飞机的每百万架次的机体损毁率计算）为 0.71，即每 140 万次飞行发生一起事故。该数字相比 2008 年的 0.81（每 120 万次飞行发生一起事故）有了很大的进步。2009 年的全球航空业事故率创历史第二低水平，仅高于 2006 年 0.65 的水平。与 10 年前（2000 年）相比，全球航空业事故率降低了 36%。

2009 年相关事故数据如下：

- 23 亿乘客搭乘 3500 万次航班（2700 万个喷气式飞机航班，800 万个涡轮螺旋桨飞机航班）安全抵达目的地
- 由西方生产的喷气式飞机发生事故 19 起，2008 年为 22 起
- 全年共发生事故 90 起（所有机型，包括由东方和西方制造的飞机），2008 年为 109 起
- 18 起致命事故（所有机型），2008 年为 23 起
- 事故死亡人数为 685 人，2008 年为 502 人

国·航·理事长乔瓦尼·比西尼亚尼（Giovanni Bisignani）表示：“安全性是航空业的重中之重。在过去的十年中，尽管航空公司平均每年亏损达 50 亿美元，但我们仍然成功地提高了航空业的安全性。去年，23 亿乘客搭乘飞机安全地抵达了目的地。但是，每一起致命事故都是一场人间悲剧，警醒我们航空业的最终目标是达到零事故率和零死亡率。”

2009 年，国际航协的成员航空公司安全表现高于业界平均水平，西方制造的喷气式飞机的事故率为 0.62，即每 160 次飞行发生一起事故。比西尼亚尼先生说：“2009 年，国际航协迎来了航空安全史上的又一个里程碑。自 4 月 1 日起，国际航协所有成员都完成了国际航协运行安全审计（IOSA），这体现了我们致力于达到全球最高运营安全水平的决心。IOSA 是一项全球性安全标准，目前，有 332 家航空公司完成了 IOSA，其中包括 231 家国际航协成员。”

在事故率方面，各地区的表现有很大的差异：

- 2009 年，北亚、拉丁美洲和加勒比海地区以及独联体国家（CIS）运营的由西方制造的喷气式飞机达到零损毁率
- 北美（0.41）和欧洲（0.45）表现优于全球 0.71 的平均水平
- 2009 年，亚太地区的事故率增至 0.86（2008 年为 0.58），涉及该地区航空公司的三宗事故
- 中东和北非的事故率增至 3.32（2008 年为 1.89），涉及该地区航空公司的四宗事故
- 非洲的事故率为 9.94，远远高于 2008 年 2.12 的水平。非洲再次成为全球安全表现最差的地区。2009 年，五架非洲航空公司运营的由西方制造的飞机发生毁机事故。非洲承运商数量仅占全球航空承运商的 2%，然而其西方制造的飞机的毁机率则占到了全球的 26%

2009 年全球航空业的事故原因分析主要集中在以下三个方面：

- 2009 年，跑道偏离问题继续存在，占全球事故的 26%。然而，2009 年的跑道偏离总数减少 18%（从 2008 年的 28 次减至 23 次）。2009 年，国际航协推出了跑道安全工具包（Runway Excursion Risk Reduction Toolkit），该工具包的升级版将于今年晚些时候投入使用。跑道安全工具包将与国际航协的全球安全信息中心（GSIC）中的一系列安全数据工

具集成，全球安全信息中心是一个用户自定义网站，用户可通过单一的应用软件获得相关的安全信息，帮助用户执行性能基准，并进行趋势分析和风险管理。

- **地面损毁占 2009 年所有事故的 10%。** 为了提升安全性并减少每年 40 亿美元的成本，国际航协推出了国际航协地面运营安全审计（ISAGO）。ISAGO 基于与 IOSA 类似的原理，是业界首款监督并审计地面处理公司的全球标准系统。该系统于 2008 年进行了首个审计项目，截至目前，共完成了 149 个审计项目。
- **尽管跑道偏离和地面损毁是事故的主要原因，但飞行员的处理也是事故的一个影响因素，全球 30% 的航空事故与这一因素有关。** 国际航协的培训与资格认证项目（ITQI）将以实际操作能力为培训核心，同时，培训飞行员处理由事故报告以及飞行数据采集和报告所造成的威胁的能力。国际航协还将和国际民航组织（ICAO）通力合作，开发一款疲劳风险管理系统（Fatigue Risk Management System），使其成为安全管理系统（Safety Management System）的一部分。这将成为系统管理乘务人员疲劳度的一套全新流程，并在此过程中充分考虑到飞机性能和航线操作的变更。

上述提议符合国际航协的六点安全计划，即基础设施安全、安全数据管理和分析、操作、安全管理系统、维护、审计。

比西尼亚尼先生说：“一直以来，安全问题都是一个巨大的挑战。虽然航空旅行是最安全的旅行方式，但是我们还必须通过细致的数据分析进一步提高安全性。我们必须从每年发生的事故中汲取教训，并对成百上千万个安全抵达目的地的航班进行数据分析，从中获得经验，从而认识到潜在的安全风险趋势。为了实现这一目标，2009 年 12 月，国际航协的全球安全信息中心应运而生。我们的进一步目标是，同与航空安全休戚相关的组织和政府精诚合作，将我们的数据库建设得更加完善，进一步推动航空安全的发展。”

- IATA -

**联系人：**

Anthony Concil

企业传讯总监

电话：+41 22 770 2967

电子邮件：[corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

**编注：**

- 国际航空运输协会在世界各地共拥有 230 多家航空公司成员，其定期国际航班客运量占全球 93%。
- 事故中的机体损毁是指一架飞机被摧毁或遭到严重破坏，同时出于任何原因而无法修复，包括所有者财务决策的原因。国际航协跟踪和报告与西方建造之飞机（即不包括涡轮螺旋桨飞机和东方制造的飞机）相关的飞机损失状况。
- 运行安全审计（IOSA）制定于 2003 年，目前是国际航协的准入条件，任何希望加入国际航协的航空公司必须首先完成 IOSA。国际航协为其成员进行 IOSA 提供财务支持。
- 国际航协将在其主要安全项目中植入其全球安全信息中心：国际航协安全报告、安全趋势评估（Safety Trend Evaluation）、分析和数据交换系统（STEADES）、国际航协运营安全审计项目调查结果、国际航协地面运营安全审计调查结果、国际航协飞行数据交换（FDX）。此外，将于 2010 年底推出的飞机地面损害数据库也将加入 GSIC。
- 在国际航协全球安全信息中心建设初期，全部信息的获取将仅限于参加每个项目的成员航空公司。
- 2009 年，国际航协共完成了 109 次 ISAGO 审计。地面服务提供商已经开始从采取更加安全的运营方式中获益。
- 培训与资格认证项目 的目标包括
  - 通过采取提升业界吸引力的方法完善资源库
  - 通过开发和引入基于能力的培训而提高认证方案的有效性
  - 通过保证任务执行的协调性，提高在全球市场的渗透率