



新闻稿

国际航协发布 2025 年全球商业航空安全报告

2026 年 3 月 9 日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）发布 2025 年全球商业航空安全报告，航空安全绩效在过去一年表现稳健，要点如下：

- 总事故率为每百万架次发生 1.32 起事故（每 759,646 架次发生 1 起事故），总事故率高于 2024 年（1.42 起），略高于 2021 年-2025 年五年平均值（1.27 起）。
- 2025 年，3,870 万架次发生 51 起事故。少于 2024 年 3,790 万架次的 54 起事故，但高于 2021 年-2025 年五年平均 44 起事故。
- 2025 年发生了 8 起致命事故。高于 2024 年的 7 起致命事故和五年平均 6 起致命事故。
- 2025 年，394 人在事故中罹难，高于 2024 年罹难人数（244 人）和五年平均罹难人数（198 人）。

国际航协理事长威利·沃尔什（Willie Walsh）表示：“飞行仍是最安全的长途旅行方式。事故极为罕见，每一起事故都在提醒我们应在全球标准和安全数据指导下加强合作，持续改进安全水平。努力的结果显而易见，五年平均致命事故率得到改善。十年前，每 350 万架次发生一起致命事故（2012 年-2016 年）。如今，每 560 万架次发生一起致命事故（2021 年-2025 年）。飞行是如此安全，每年运营的近 4,000 万架次中，即使发生一起事故，也会影响全球数据。当然，任何事故都不应该被接受。航空业的目标是零事故和零死亡。”

	2024 年	2025 年	5 年平均率 (2021 年-2025 年)
总事故率 (每百万架次)	1.42 (每 70 万架次发生 1 起事故)	1.32 (每 76 万架次发生 1 起事故)	1.27 (每 80 万架次发生 1 起事故)
国际航协成员航司总事故率	1.11 (每 90 万架次发生 1 起事故)	0.72 (每 138 万架次发生 1 起事故)	0.80 (每 134 万架次发生 1 起事故)
事故总数	54	51	44
致命事故	7 (5 起喷气式飞机和 2 起涡轮螺旋桨飞机)	8 (4 起喷气式飞机和 4 起涡轮螺旋桨飞机)	6



	2024 年	2025 年	5 年平均率 (2021 年-2025 年)
罹难人数	244	394	198
致命风险	0.06	0.17	0.12
国际航协成员航司致命风险	0.08	0.07	0.03
喷气式飞机损毁 (每百万架次)	1.23, 每 81 万架次发生 1 起重大事故	1.03, 每 97 万架次发生 1 起重大事故	0.98, 每 105 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)	3.22(每 31 万架次发生 1 起飞机损毁)	4.08(每 25 万架次发生 1 起飞机损毁)	3.70(每 29 万架次发生 1 起飞机损毁)
航班总量	3,790 万架次	3,870 万架次	3,450 万架次

报告要点如下:

- 2025 年**最常见事故**是机尾擦地、起落架事故、偏离跑道和地面损坏。突显起飞、着陆和地面保障安全措施的重要性。值得注意的是，2025 年没有发生空中失控 (LOC-I) 事故。这是继 2020 年来第二次实现这一目标，具有重要意义，LOC-I 是航空事故中导致人员死亡的主要原因。
- 2025 年，16%的事故与**机场设施相关**。这一数字再次凸显了严格遵守全球标准的重要性，包括跑道安全区、安全区内易碎装置，以及有效管控各类风险，如跑道表面污染物、标记或照明不足和保护区内或跑道附近存在的障碍物等。

“机场基础设施和跑道环境对事故结果有着关键影响。在几起事故中，跑道附近的刚性障碍物增加了事故的严重程度，使原本可以幸存的事故变成致命事故。所有机场和监管机构应持续审查跑道安全区域和跑道附近的设施结构是否符合全球安全标准。”沃尔什表示。

- IOSA (国际航协运行安全审计) 航空公司:** [国际航协运行安全审计 \(IOSA\)](#) 认证的航空公司事故率为 0.98 起，远低于非 IOSA 认证的航空公司记录 (2.55 起)。国际航协成员航空公司的事故率为每百万架次 0.72 起，远低于非国际航协成员航司的 3.09 起。所有接受 IOSA 审计的国际航协成员航司都在 [IOSA 进行了认证](#)。
- 死亡风险 (Fatality risk)**，即每百万架次发生致命事故的概率增加到每 0.17 人，高于 2024 年 (0.06 人) 和五年平均水平 (0.12 人)。死亡风险的增加由少数重大事故推升。例如，印度航空 171 航班 (241 人罹难) 和太平洋西南航空 5342 航班 (64 人罹难) 占 2025 年罹难人数的 77% 以上。

各区域安全表现

- 非洲:** 2025 年发生 7 起事故，总事故率从 2024 年的每百万架次 12.13 降低到 2025 年的 7.86，低于五年平均水平 (9.37)。非洲航空业 (AFI) 的事故率在所有地区中最高。死亡风险从 2024 年的零上升到 2025 年的 2.19。2025 年最常见的事故类型是跑道偏离和“其他状态”。自 2018 年以来，针对“其他状态”事故 (由于各种原因，包



括信息不足，无法进行精确分类)的审查表明，AFI 占这些事故的大部分，强调了需要更好地遵守《芝加哥公约》附件 13 规定的调查义务。在涉及 AFI 运营商的事故中，71%涉及涡轮螺旋桨飞机。

- **亚太：**2025 年共计发生 6 起事故，总事故率从 2024 年的每百万架次 1.0 降至 2025 年的 0.91。低于五年平均水平 (0.99)。2025 年，当四舍五入到小数点后两位时，死亡风险保持不变，为 0.15，尽管准确率略有下降。2025 年最常见的事故类型是地面损坏和机尾擦地。
- **独联体：**2025 年发生 4 起事故，总事故率从 2024 年的每百万架次 1.44 上升到 2025 年的 2.74，高于该地区五年平均水平 (2.26)。死亡风险从 2024 年的零上升到 2025 年的 0.69。所有事故均发生在涡轮螺旋桨飞机上，其中包括一起致命的可控飞行撞地 (CFIT) 事件，导致 48 人死亡。
- **欧洲：**2025 年发生 11 起事故，总事故率从 2024 年的每百万架次 1.48 降至 2025 年的 1.30，但高于该地区五年平均事故率 (1.11)。2025 年的死亡风险为零，比 2024 年的 0.03 有所改善。最大比例的事故与飞行中损坏和机尾擦地有关。
- **拉丁美洲和加勒比：**2025 年发生 5 起事故，总事故率从 2024 年的每百万架次 1.84 降至 2025 年的 1.77。好于五年平均水平 (2.02)。死亡风险从 2024 年的 0.37 降至 2025 年的 0.26。事故中比例最大的是跑道偏离。
- **中东和北非：**2025 年发生一起涉及跑道偏离的事故，总事故率从 2024 年的每百万架次 1.09 降至 2025 年的 0.53，好于其五年平均水平 (1.01)。自 2019 年以来，死亡风险一直为零。
- **北美：**2025 年发生 16 起事故，总事故率从 2024 年的每百万架次 1.49 上升至 2025 年的 1.68，高于该地区五年平均水平 (1.33)。死亡风险率从 2024 年的零上升至 2025 年的 0.21。2025 年最常见的事故类型是地面损坏和机尾擦地。
- **北亚：**发生了一起非致命的机尾擦地事故，2025 年的总事故率与 2024 年持平，为每百万架次 0.16。好于该地区每百万架次 0.18 的五年平均水平。自 2023 年以来，死亡风险一直为零。

地区	喷气式飞机损毁率 (每百万架次)			涡轮螺旋桨飞机损毁率 (每百万架次)			所有机型损毁率 (每百万架次)		
	2024	2025	五年平均水平 (2021 年-2025 年)	2024	2025	五年平均水平 (2021 年-2025 年)	2024	2025	五年平均水平 (2021 年-2025 年)
非洲	13.10 (7)	3.59 (2)	5.37 (3)	10.74 (4)	14.96 (5)	14.40 (5)	12.13 (11)	7.86 (7)	9.37 (8)
亚太	0.92 (5)	1.07 (6)	1.00 (5)	1.86 (2)	0.00 (0)	0.96 (1)	1.08 (7)	0.91 (6)	0.99 (6)
独联体(CIS)	1.51 (2)	0.00 (0)	0.77 (1)	0.00 (0)	64.86 (4)	24.05 (2)	1.44 (2)	2.74 (4)	2.26 (3)
欧洲	1.65 (12)	1.04 (8)	1.16 (8)	0.00 (0)	3.69 (3)	0.74 (1)	1.48 (12)	1.30 (11)	1.11 (8)
拉丁美洲和加勒比	1.25 (3)	0.81 (2)	1.25 (3)	6.09 (2)	8.77 (3)	7.31 (2)	1.84 (5)	1.77 (5)	2.02 (5)
中东和北非	1.12 (2)	0.54 (1)	0.85 (1)	0.00 (0)	0.00 (0)	5.95 (0)	1.09 (2)	0.53 (1)	1.01 (2)
北美	1.12 (10)	1.78 (16)	1.21 (10)	7.97 (4)	0.00 (0)	3.36 (2)	1.49 (14)	1.68 (16)	1.33 (12)
北亚	0.16 (1)	0.16 (1)	0.14 (1)	0.00 (0)	0.00 (0)	3.65 (0)	0.16 (1)	0.16 (1)	0.18 (1)
全球	1.23	1.03	0.98	3.22	4.08	3.70	1.42	1.32	1.27



	(42)	(36)	(31)	(12)	(15)	(13)	(54)	(51)	(44)
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------

*括号中的数字表示事故数量。

冲突地区风险

冲突地区的激增正导致航线绕飞和运行复杂性的显著上升。在一些地区，军事冲突发生在飞行航路沿线或附近。近期，美国和以色列与伊朗之间爆发的战争，引发大规模航班中断，再次凸显这一风险。军方和民航主管机构之间的密切协调对于确保民航飞机的安全运行至关重要。

当冲突地区存在无法缓解的风险时，各国有责任及时、透明并协调限制或关闭空域。尤为关键的是，关闭并最终重新开放空域的过程仍应侧重于安全和安保状态，不应将其政治化。此外，清晰、一致和专业的航行通告（NOTAM）和风险咨询是航空公司在进行自身风险评估以支持安全高效飞行操作时需要考虑的重要信息。

“民航飞机绝不能被故意或意外地置于军事活动的风险之中。当紧张局势加剧时，政府必须及时分享风险信息，确保有效的军方-民用协调，在必要时限制空域，并为航空公司提供足够的信息进行风险评估。无论是关闭还是重新开放空域，安全都应基于透明、事实和协调。”沃尔什强调。

GNSS（全球导航卫星系统）干扰

近年来，误导飞机导航系统的**全球导航卫星系统（GNSS）干扰**事件急剧增加。[国际航协事故数据交换（IDX）](#)显示，相比 2023 年，2025 年的干扰事件增加了 67%，GPS 欺诈事件上升 193%。

“GNSS 干扰事件令人深感担忧。航空公司依赖 GNSS 进行安全高效的飞行运行。虽然系统冗余设计能够在面对这些蓄意行为时维持安全操作，但政府和空中导航服务提供商需要立即采取措施，提高态势感知能力，为飞行员提供应对和缓解工具。GNSS 干扰必须加以制止。除此之外的做法都是不可接受和不负责任的。”沃尔什强调。

及时、全面和公开的事故报告

延迟、不完整或未发布的事故调查报告隐瞒了可以提高安全性的宝贵安全见解。国际航协对 2019 年至 2023 年间进行的调查分析表明，只有 63% 的事故报告是按照《芝加哥公约》规定的义务完成。由于调查通常需要一年多的时间才能完成，因此 2023 年结束的五年数据提供了全球绩效的准确视图。

事故或事件发生的地区有责任进行调查。按区域划分，调查的完成率差异显著。独联体（CIS）的完成率最高（81%），其次是北美（78%）、欧洲（75%）、亚太（68%）、北亚（67%）、中东和北非（67%），拉丁美洲和加勒比（60%）以及非洲（19%）。

“事故调查是提升航空安全的重要途径，但仍有许多报告没有及时、完整或可获取的方式发布。有些报告没有对外公开，另一些报告则缺乏明确的建议。《芝加哥公约》附件 13 明确规定了各国在事故调查方面的义务。虽然整体的遵循情况正在改善，但只要执行率达不到 100%，行业将会失去宝贵改进的机会。在事故调查能力面临挑战的情况下，亟需通过全球协调支持，以加强各国的事故调查能力。”沃尔什补充道。

为提升透明度并加强全行业的安全学习，国际航协建立了一个[集中化平台](#)，将最终调查报告中的安全建议整合到统一的全球存储库中。这一举措有助于更便捷地获取关键安全信息，推动数据驱动分析，支持行业持续改进，防止类似事件再次发生。

[了解更多关于国际航协 2025 年年度安全报告](#)



- 国际航协在世界各地共拥有 360 家成员航空公司，定期国际航班客运量超过全球的 85%。
- 本报告中提供的全球和地区事故率和死亡风险计算的最新历史数据与之前的报告不完全一致。已经进行了更新，以便与修订后的事故标准进行类似比较。另请注意，国际航协使用 OAG 作为其行业数据的主要来源。随着信息更新，数字可能会发生变化，影响全球和地区的事事故率和死亡风险计算。
- [安全报告说明](#)
- 致命风险是指旅客或机组人员在没有幸存者的情况下遭遇灾难性事故的风险。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。
- 2025 年，统计指标由喷气式飞机和涡桨飞机“机体损毁率”（Hull Loss Rate）调整为喷气式飞机和涡桨飞机“事故率”（Accident Rate）。这一调整源于部分事件的观察，即飞机未被修复是出于经济因素而非损坏程度。
- 国际航协将事故定义为全面满足以下标准的事件：
 - 飞行意图：机组人员或旅客登上飞机是出于飞行目的。
 - 运营类型：根据航空运营人运行合格证（AOC）的条款进行商业运营航班，旨在运输旅客或货物。例如，包括运送公民的军用航班、重新定位航班和使用商用飞机包机的人道主义任务。
 - 不包括：
 - 公务机运营
 - 军用航班——为军事目的运送人员或货物
 - 维护检查航班
 - 试飞
 - 活塞式螺旋桨飞机
 - 飞机标准：飞机经认证的最大起飞重量（MTOW）至少为 5,700 千克（12,540 磅）。
 - 损坏标准：飞机遭受了严重的结构损坏，对飞机的结构强度、性能或飞行特性产生了不利影响，通常需要对受影响的部件进行大修或更换，超过 100 万美元或飞机机身价值的 10%，以较低者为准，或飞机已被认定为机体损毁。
 - 致命伤害：个人因以下原因而受到致命伤害的事件：
 - 在飞机上，死亡是由事故造成的，即自然原因除外
 - 与运行中的飞机发生碰撞
 - 与飞机的任何部件（包括拆卸部件）接触
 - 直接暴露于喷气发动机爆炸。
 - 特设：如果 ACTF 认为该事件相关，例如某些飞行训练。
- 除了自 2005 年以来在安全方面取得的显著进步（安全绩效统计数据中很明显）外，通胀因素在一定程度上遮蔽了改善幅度。飞机的损坏必须超过 100 万美元或飞机机身价值的 10%（以较低者为准），或飞机已被认定为机体损毁，才被认定为事故。这一事故标准自 2005 年以来，未进行通胀调整，在评估安全绩效时，部分损害程度较轻的事件也被纳入统计范围，从而在统计上掩盖了部分安全改进的真实幅度。