



新闻稿

国际航协发布 2022 年全球航空运输安全报告

2023 年 3 月 7 日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）2022 年全球商用航空安全报告显示，2022 年事故总数和致命风险低于 2021 年和五年平均值（2018 年-2022 年）。

从今年起，[安全报告](#)重新改为线上互动资源，取消 PDF 格式。

2022 年全球商用航空安全报告要点有：

- 2022 年共发生 5 起涉及旅客和机组人员的致命事故，低于 2021 的 7 起事故，也低于五年（2018 年-2022 年）平均值 7 起。
- 2022 年的致命事故率从 2021 年的 0.27（每百万次飞行）降至 0.16（每百万次飞行），低于五年致命事故率（0.20）。
- 总事故率 1.21（每百万次飞行），低于 2018 年-2022 年五年事故率（1.26 起），但与 2021 的 1.13（每百万次飞行）相比有所上升。
- 致命风险从 2021 年的 0.23 降至 0.11，2018 年-2022 年五年为 0.13。
- 国际航协成员航司在 2022 年发生了一起致命事故，死亡 19 人。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“航空业很少发生事故。2022 年，3,220 万架次航班中共发生了 5 起致命事故。数据显示，飞行是人类最安全的活动之一。但风险非常低，并不意味着零风险。在已经很高的安全水平下，通过对正在涌现的趋势仔细分析，将让飞行更加安全。今年的安全报告显示，我们需要特别针对非洲和拉丁美洲的涡轮螺旋桨飞机运营做出努力。安全是航空业的重中之重，我们的目标是确保每一架航班的安全起飞和降落，无论地区和机型。”

	2022 年	2021 年	5 年平均率 (2018 年-2022 年)
总事故率 (每百万次飞行)	1.21 (每 83 万次飞行发生 1 起事故)	1.13 (每 89 万次飞行发生 1 起事故)	1.26 (每 81 万次飞行发生 1 起事故)
国际航协成员航司总事故率	0.49 (每 210 万次飞行发生 1 起事故)	0.61 (每 160 万次飞行发生 1 起事故)	0.76 (每 140 万次飞行发生 1 起事故)
事故总数	39	29	43
致命事故 ¹	5 (1 起喷气式飞机和 4 起涡轮螺旋桨飞机)	7 (1 起喷气式飞机和 6 起涡轮螺旋桨飞机)	7 (3 起喷气式飞机和 4 起涡轮螺旋桨飞机)
死亡人数	158	121	231

致命风险	0.11	0.23	0.13
国际航协成员航司致命风险	0.02	0.00	0.05
喷气式飞机损毁 (每百万次飞行)	0.17, 每 580 万次飞行发生 1 起重大事故	0.13, 每 760 万次飞行发生 1 起重大事故	0.16, 每 640 万次飞行发生 1 起重大事故
涡轮螺旋桨飞机损毁 (每百万次飞行)	1.47, 每 68 万次飞行发生 1 起飞机损毁	1.77, 每 57 万次飞行发生 1 起飞机损毁	1.12, 每 120 万次飞行发生 1 起飞机损毁
航班总量 (百万架次)	3220 万架次	2570 万架次	3440 万架次

致命风险

2022 年航空业致命风险为 0.11，意味着一名旅客平均每天搭乘一次航班，历时 25,214 年才可能遭遇一次致命事故。五年致命率对应的时间长度为 22,116 年。

尽管致命事故数量有所减少，但死亡人数从 2021 年的 121 人上升至 2022 年的 158 人。2022 年最严重的一起致命事故发生在中国，132 人死亡。事故航空公司不是国际航协成员，但获得（IOSA，国际航协运行安全审计）认证（见编者注释）。第二大致命事故是发生在坦桑尼亚的国际航协成员航司事故，死亡 19 人（见编者注释）。国际航协成员均需获得 IOSA 认证。

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。许多权威机构在其监管安全计划中都使用IOSA。

- 目前，409家航空公司获得IOSA认证，包括107家非国际航协成员航空公司。
- 2022年，IOSA认证航空公司的所有事故率（0.70）比非IOSA认证的航空公司的事故率（2.82）低四倍。
- 2018年-2022年事故率，IOSA认证航空公司（0.88）比未获IOSA认证的航空公司（2.19）低两倍以上。

“IOSA仍是运行安全审计的全球标准。IOSA认证航空公司的总体安全记录比未获认证的高四倍，显示其重要作用。在IOSA迎来20周年之际，我们正将其转向基于风险的模式。在保障安全基准的基础上，通过关注相关的安全风险，IOSA将进一步提高安全标准。此外，国际航协安全标准评估（ISSA）面向不适用IOSA计划的小型航空公司，确保我们在整个航空生态系统中持续改进安全性能。” 沃尔什先生说。

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	2022 年	2021 年	2018 年-2022 年
非洲	0.00	0.00	0.28
亚太	0.00	0.33	0.26
独联体（CIS）	1.18	0.00	0.98
欧洲	0.00	0.27	0.12
拉丁美洲和加勒比海地区	0.95	0.00	0.34
中东和北非	0.00	0.00	0.00
北美	0.00	0.14	0.06
北亚	0.46	0.00	0.12
全球	0.17	0.13	0.16

与五年平均值（2018年-2022年）相比，2022年全球平均喷气式飞机机身损毁率略有上升。与五年平均水平相比，五个地区有所改善，或没有下降。

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	2022年	2021年	2018年-2022年
非洲	7.05	5.59	4.09
亚太	0.00	0.00	0.22
独联体(CIS)	0.00	42.53	13.30
欧洲	0.00	0.00	0.00
拉丁美洲和加勒比海地区	5.64	0.00	1.86
中东和北非	0.00	0.00	1.44
北美	0.00	0.00	0.35
北亚	0.00	0.00	0.00
全球	1.47	1.77	1.12

与2021年相比，2022年涡轮螺旋桨飞机的事故数量有所下降，但去年五起致命事故中有四起事故造成旅客和机组人员死亡。尽管涡轮螺旋桨飞机飞行架次仅占总数的10.6%，但2022年，涉及涡轮螺旋桨飞机的事故占所有事故的36%、占致命事故的80%和死亡事故的16%。

与五年平均值相比，2022年，六个地区的涡轮螺旋桨飞机损毁率有所改善或没有下降。与五年平均水平相比，上升的两个地区分别是拉丁美洲/加勒比和撒哈拉以南非洲。

“去年，撒哈拉以南非洲和拉丁美洲的涡轮螺旋桨飞机事故都有所增加。引入和遵守全球标准（包括IOSA）是扭转这一趋势的关键。非洲的优先事项仍是执行国际民航组织（ICAO）的安全相关标准和建议措施。”沃尔什先生说。

2022年年底，28个非洲国家（占总数的61%）中，60%或更高比例有效部署了国际民航组织（ICAO）安全相关标准和建议措施（SARPS），与2021年持平。国际民航组织（ICAO）安全相关标准和建议措施（SARPS）的关键要素得到了更多重视。

“在非洲各地构建一个数据丰富的环境，如国际航协全球航空数据管理平台（GADM），对改善区域的飞行安全亦至关重要。”沃尔什先生特别指出。

“拉丁美洲在经历了数年稳健的安全改进后，于2022年又迈进一步。国际航协正通过如泛美地区航空安全集团等机构与政府和行业利益相关方合作，通过提供多种工具，赋能监管机构和航空公司部属安全最佳方案。在各个地方，协作安全团队和跑道安全团队正使用国际航协GADM安全数据库和其他数据源来识别和降低风险。”沃尔什先生补充道。

[查看国际航协航空安全运输报告](#)

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有300家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的83%。

- 行业涉及独立国家联合体（独联体）航空公司的事故数量减少了 50%，从 2021 的 4 起事故减少到 2022 年的 2 起，但均未造成死亡。2021 年，该地区发生了 3 起致命事故。致命风险从 2021 年的 2.29 改善至 0.00。请注意，如独联体航空公司恢复常态运营，数据可能有大幅改动。将影响事故率和致命风险的统计。
 - 2022 年最大致命事故发生在 3 月 21 日，涉及中国东方航空旗下云南航空公司运营的一架航班。虽然中国东方云南航空公司获得 IOSA 认证，但不是国际航协成员。
 - 11 月 6 日，国际航协成员航空公司发生了造成最大致命事故（死亡 19 人），涉及精密航空公司运营的一架航班。
 - [安全概况介绍](#)
 - 致命风险是旅客或机组人员在没有生还者的情况下遭受灾难性事故的风险。致命风险的统计没有考虑飞机机型或机上人数。统计的是机上人员的死亡百分比。（有关致命风险的更多信息，请参见[附录 A](#)）。
 - 国际航协定义事故按照以下标准事件：
 - 出于飞行目的登上飞机的人员（机组人员或旅客）。
 - 航班目的仅限于正常的商业航空活动，特别是定期/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 5,700kg（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，以及未进行维修的事故，无论出于何种原因（包括运营者财务原因）。
 - 此外，还有三起事件导致地面人员死亡。其中两辆涉及地面车辆在活动跑道上与飞机相撞，一辆是坡道事故。
-