



新闻稿

国际航协发布 2024 年全球商业航空安全报告

2025 年 2 月 26 日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）发布 [2024 年全球商业航空安全报告](#)。航空业在安全领域再度发力，安全关键参数比五年平均水平有所改善，但不及 2023 年的出色表现。

- 总事故率为每百万架次发生 1.13 起事故（每 88 万架次发生 1 起事故），优于五年平均值（1.25），但低于 2023 年记录（1.09）。
- 2024 年，4,060 万架次发生了 7 起致命事故。高于 2023 年的单次致命事故和五年平均五起致命事故。
- 2024 年，244 人在事故中罹难，2023 年罹难人数为 72 人，五年平均罹难人数为 144 人。死亡风险仍然很低，为 0.06，低于五年平均水平（0.10），是 2023 年（0.03）的两倍。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“尽管近期的空难备受关注，但需谨记，这类事故仍极为罕见。2024 年，商业航空 4,060 万架次飞行共计发生 7 起致命事故。航空安全持续改善。十年前，五年平均值（2011 年-2015 年）为每 45.6 万架次发生一起事故。今天，五年的平均值（2020 年-2024 年）已降低为每 81 万架次一起。安全的进步源自对生命的敬畏。我们深切缅怀每一位空难逝者，并更加坚定信念，让飞行更加安全。包括 2024 年航空安全报告的安全数据积累，将是我们最有力的改善工具。”

报告要点如下：

- 冲突地区风险上升：两架飞机在冲突地区被击落（哈萨克斯坦罹难 38 人，苏丹罹难 5 人），进一步巩固 PS752 航班失事后为促进高风险空域的安全保障而制定“[更安全天空](#)”倡议的重要性。
- 最常见事故：2024 年，尾部撞击和偏出跑道是报告最频繁的事故，突显起飞和着陆安全措施的重要性。值得注意的是，没有发生可控飞行撞地（CFIT）事故。
- [IOSA（国际航协运行安全审计）](#) 认证航空公司（包括所有国际航协成员航空公司）的事故率为每百万架次 0.92 起，远低于非 IOSA 航空公司的 1.70 起。

冲突地区：行动的必要性

与冲突地区有关的事故和事件被视为与安保相关，因而不包括在本安全报告的数据中。然而，这类事故与事件以及日益增多的 GNSS（全球导航卫星系统）干扰事件是航空安全的首要问题，亟需全球协调。

“任何民用飞机都不应成为军事行动的目标，无论是蓄意还是意外。各国政府必须加强情报共享，制定更明确的全球协议，防止此类悲剧的发生并保护民用航空。”沃尔什先生强调。



| 事故类型 | 2023 年 | 2024 年 | 5 年平均率 (2020 年-2024 年) |
|----------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| 总事故率 (每百万架次) | 1.09 (每 92 万架次发生 1 起事故) | 1.13 (每 88 万架次发生 1 起事故) | 1.25 (每 81 万架次发生 1 起事故) |
| 国际航协成员航司总事故率 | 0.97 (每 103 万架次发生 1 起事故) | 0.90 (每 111 万架次发生 1 起事故) | 0.790 (每 124 万架次发生 1 起事故) |
| 事故总数 | 42 | 46 | 39 |
| 致命事故 | 1 (0 起喷气式飞机和 1 起 涡轮螺旋桨飞机) | 7 (5 起喷气式飞机和 2 起涡轮螺旋桨飞机) | 5 |
| 死亡人数 | 72 | 244 | 144 |
| 致命风险 | 0.03 | 0.06 | 0.10 |
| 国际航协成员航司致命风险 | 0.00 | 0.08 | 0.03 |
| 喷气式飞机损毁 (每百万架次) | 0.06, 每 1,750 万架次发生 1 起重大事故 | 0.14, 每 740 万架次发生 1 起重大事故 | 0.15, 每 712 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) | 0.83(每 120 万架次发生 1 起飞机损毁) | 1.12(每 89 万架次发生 1 起飞机损毁) | 1.37(每 74 万架次发生 1 起飞机损毁) |
| 航班总量 | 3,860 万架次 | 4,060 万架次 | 3,180 万架次 |

各区域安全表现

- **北美:** 共计发生 12 起事故, 总事故率从 2023 年的每百万架次 1.53 下降至 2024 年的 1.20, 好于该地区五年平均水平 (1.26)。自 2020 年以来, 死亡风险一直为零。2024 年最常见的事故类型是机尾撞击, 其次是跑道损坏和跑道偏离。虽然没有事故与太空运营产生的碎片有关, 但火箭发射次数增加给空管带来挑战。



- 亚太：**2024 年共计发生 7 起事故，总事故率从 2023 年的每百万架次 0.92 上升到 2024 年的 1.04，但仍低于五年区域平均水平（1.10）。死亡风险与 2023 年持平，为 0.15。该地区事故肇因包括机尾撞击、跑道损坏和湍流等。
- 非洲：**2024 年共计发生 10 起事故，总事故率从 2023 年的每百万架次 8.36 上升到 2024 年的 10.59，超过了五年平均水平（8.46）。非洲（AFI）的事故率最高，尽管死亡风险连续第二年保持为零。2024 年最常见的事故类型是跑道偏离，其次与起落架有关。涉及 AFI 运营商的所有事故中，40% 涉及涡轮螺旋桨飞机。通过“国际航协聚焦非洲”倡议，[航空安全改进合作计划（CASIP）](#) 继续整合资源，应对关键的安全挑战。
- 中东和北非：**2024 年共计发生两起事故，总事故率从 2023 年的每百万架次 1.12 下降至 2024 年的 1.08，好于五年平均水平（1.09）。自 2019 年以来，死亡风险一直为零。尽管全球导航卫星系统（GNSS）干扰事件已成为该地区的一个高度关注的领域，但没有事故与之有关。
- 独联体：**2024 年零事故，总事故率从 2023 年的每百万架次 1.05 降至 2024 年的零，该地区五年平均水平（2.49）。自 2022 年以来，死亡风险一直为零。与区域冲突相关的 GNSS 干扰事件和安全风险仍是该地区航空安全的关键挑战。需注意，2024 年 12 月阿塞拜疆航空公司一架客机在冲突地区坠毁的事件不在本安全报告事故分类范围内。同样重要的是，由于独联体事故信息有限，未来数据更新可能会带来比常规更大的修订，或将影响事故率以及死亡风险计算。
- 欧洲：**2024 年共计发生 9 起事故，总事故率从 2023 年的每百万个架次 0.95 起升至 2024 年的 1.02，与该地区五年平均水平（1.02）持平。死亡风险率从 2023 年的零上升到 2024 年的 0.03。事故类型主要是机尾撞击，其次是跑道偏离。
- 北亚：**2024 年发生一起事故，总事故率从 2023 年的每百万架次零事故上升到 2024 年的 0.13，优于该地区五年平均水平（0.16）。自 2022 年以来，死亡风险一直为零。这起事故涉及北亚地区运营商，与机尾撞击有关。
- 拉丁美洲和加勒比：**2024 年共计发生 5 起事故，总事故率从 2023 年的每百万架次 0.73 上升到 2024 年的 1.77，好于五年平均水平（2.00）。死亡风险从 2023 年的 0 上升到 2024 年的 0.35。事故与机尾撞击有关。

| 地区 | 喷气式飞机损毁率 | | | 涡轮螺旋桨飞机损毁率 | | | 致命风险 | | |
|--------------|----------|------|-------------------------------|------------|------|-------------------------------|------|------|-------------------------------|
| | 2023 | 2024 | 五年平均水平 (2020 年- 2024 年) | 2023 | 2024 | 五年平均水平 (2020 年- 2024 年) | 2023 | 2024 | 五年平均水平 (2020 年- 2024 年) |
| 非洲 | 0.00 | 1.78 | 0.36 | 2.38 | 5.24 | 5.78 | 0.00 | 0.00 | 1.60 |
| 亚太 | 0.00 | 0.36 | 0.26 | 0.85 | 0.86 | 0.34 | 0.15 | 0.15 | 0.16 |
| 独联体 (CIS) | 1.13 | 0.00 | 0.46 | 0.00 | 0.00 | 8.67 | 0.00 | 0.00 | 0.47 |
| 欧洲 | 0.13 | 0.13 | 0.21 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.03 | 0.01 |
| 拉丁美洲和 加勒比 | 0.00 | 0.40 | 0.36 | 0.00 | 2.97 | 2.22 | 0.00 | 0.35 | 0.08 |
| 中东和北非 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 北美 | 0.00 | 0.00 | 0.03 | 1.48 | 0.00 | 0.64 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 北亚 | 0.00 | 0.00 | 0.09 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.05 |
| 全球 | 0.06 | 0.14 | 0.15 | 0.83 | 1.12 | 1.37 | 0.03 | 0.06 | 0.10 |



通过及时、全面和公开的事故报告加强安全

延迟或不完整的事故报告否认了关键利益相关方——运营商、制造商、监管机构和基础设施提供商——无法获得可进一步改善航空安全的重要见解。国际航协对 2018 年-2023 年事故调查的分析显示，只有 57% 的调查按照《芝加哥公约》的规定完成并公布。

各地区的完成率差异很大，北亚以 75% 领先，其次是北美（70%）和欧洲（66%）、独联体（65%）、中东和北非（60%）、拉丁美洲和加勒比（57%）、亚太（53%）和非洲（20%）。

“事故调查是改善全球航空安全的重要工具。为了行之有效，事故调查报告必须完整、可访问和及时。《芝加哥公约》附件 13 明确规定，这是一个国家的义务。出于政治考虑而遮掩事故报告是完全不可接受的。如果能力是障碍，那么我们需要全球协同努力，为事故调查专业知识有限的国家提供技术支持。”沃尔什先生表示。

GNSS 干扰事件的激增加剧航空安全风险

[国际航协事故数据交换 \(IDX\)](#) 的数据表明，可能误导飞机导航系统的 GNSS 干扰事件正急剧增加。虽然航空安全有多个备用系统支持，但 GNSS 受到影响仍对民航构成蓄意和不可接受的风险。GNSS 干扰事件常见于土耳其、伊拉克和埃及。

2023 年至 2024 年间，GNSS 干扰事件的报告激增，包括信号中断、干扰和欺骗。干扰率上升了 175%，GPS 欺诈事件激增 500%。

“GNSS 干扰事件的急剧增加令人担忧。可靠的导航是安全高效飞行操作的基础。政府和空中导航服务提供商需要立即行动，制止这种做法，提高态势感知能力，确保航空公司拥有在所有空域安全运营的必要工具。”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 340 家成员航空公司，定期国际航班客运量超过全球的 80%。
- [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。
- 国际航协将事故定义为全面满足以下标准的事件：
 - 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、军事和试飞均不包括在内。
 - 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，或如果事故与 ACTF 有关，或飞机已被认定为机身损毁。
 - 在飞机上、与正在运行的飞机碰撞、与飞机的任何部分直接或间接接触，包括脱落的部件，或直接暴露于喷气发动机尾流的人员致命事件。
- 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。