



新闻稿

国际航协 2021 年全球航空运输安全报告

2022 年 3 月 2 日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）发布 2021 年商用航空安全指标数据，多个指标与 2020 年和 2017-2021 五年平均值相比，有显著改善。亮点包括：

- 事故总数、总事故率和死亡人数减少。
- IOSA（国际航协运行安全审计）认证的国际航协成员和航司（包括所有国际航协成员）2021 年未发生致命事故。
- 15 年来，首次无跑道/滑行道偏离事故。

	2021 年	2020 年	5 年平均率 (2017 年-2021 年)
总事故率 (每百万次飞行)	1.01 (每 99 万次飞行发生 1 起事故)	1.58 (每 63 万次飞行发生 1 起事故)	1.23 (每 81 万次飞行发生 1 起事故)
国际航协成员航司总事故率	0.44 (每 227 万次飞行发生 1 起事故)	0.77 (每 130 万次飞行发生 1 起事故)	0.72 (每 139 万次飞行发生 1 起事故)
事故总数	26	35	44.2
致命事故 ¹	7 (1 起喷气式飞机和 6 起涡轮螺旋桨飞机)	5	7.4
死亡人数	121	132	207
致命风险	0.23	0.13	0.14
国际航协成员航司致命风险	0.00	0.06	0.04
喷气式飞机损毁 (每百万次飞行)	0.13, 每 770 万次飞行发生 1 起重大事故	0.16, 每 630 万次飞行发生 1 起重大事故	0.15, 每 670 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)	1.77, 每 56 万次飞行发生 1 起飞机损毁	1.59, 每 63 万次飞行发生 1 起飞机损毁	1.22, 每 82 万次飞行发生 1 起飞机损毁
航班总量 (百万架次)	2570 万架次	2220 万架次	3660 万架次

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“安全是航空业的重中之重。由于 2021 年航班数量远远低于五年平均值，因而在计算比例时，每起事故的影响都被放大。去年尽管遇到了许多运营挑战，但行业在几个关键的安全指标上有所改善。与此同时，我们仍需努力，帮助所有地区和各类型的运营都能达到全球安全绩效水平。”

致命风险

由于涡轮螺旋桨飞机致命事故的增加，2021 年致命风险总体增至 0.23。去年有一架喷气式飞机的致命事故，2021 年喷气式飞机致命风险为每百万次飞行发生 0.04 起，比 5 年平均值（0.06）有所改善。

总致命风险为 0.23，意味着一名旅客平均每天搭乘一次航班，历时 10,078 年才可能遭遇一次致命事故。

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，也是国际航协成员资格的要求。许多权威机构在其监管安全计划中都使用IOSA。

- 目前，403家航空公司获得IOSA认证，包括115家非国际航协成员。
- 2021年，IOSA认证航空公司的所有事故率（0.45）比未获IOSA认证的航空公司的事故率（2.86）低六倍。
- 2017年-2021年的事故率平均值，IOSA认证航空公司（0.81）比未获IOSA认证的航空公司（2.37）低三倍。所有国际航协成员航司都必须获得IOSA认证。

“不考虑运营区域，IOSA认证航空公司的亮眼表现彰显了IOSA对提高安全运行的贡献。我们将继续提升IOSA，为行业安全绩效提供更好的支持。”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）

与五年（2017年-2021年）平均值相比，2021年全球飞机平均损毁率略有下降。与五年平均水平相比，五个地区有所改善，或没有下降。

地区	2021年	2020年	2017年-2021年
非洲	0.00	0.00	0.28
亚太	0.33	0.62	0.29
独联体（CIS）	0.00	0.00	0.92
欧洲	0.27	0.31	0.14
拉丁美洲和加勒比海地区	0.00	0.00	0.23
中东和北非	0.00	0.00	0.00
北美	0.14	0.00	0.06
北亚	0.00	0.00	0.03
全球	0.13	0.16	0.15

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）

与五年平均值相比，五个地区的涡轮螺旋桨飞机损毁率有所改善或没有下降，但独联体和非洲损毁率攀升。

尽管涡轮螺旋桨飞机所占比例仅为总数的10.99%，但涉及涡轮螺旋桨飞机的事故占有所有事故的50%，2021年致命事故86%和死亡事故49%。

“涡轮螺旋桨飞机的运行需要重点关注，寻求减少与某些飞机类型相关的事故数的方法和途径。”沃尔什先生说。

地区	2021年	2020年	2017年-2021年
非洲	5.59	9.77	5.08
亚太	0.00	0.00	0.34
独联体(CIS)	42.53	0.00	16.81
欧洲	0.00	0.00	0.00
拉丁美洲和加勒比海地区	0.00	2.35	0.73
中东和北非	0.00	0.00	1.44
北美	0.00	1.74	0.55

北亚	0.00	0.00	0.00
全球	1.77	1.59	1.22

独联体的安全运行

2021 年，独联体地区航空公司已连续两年没有发生喷气式飞机致命事故。但发生四起涡轮螺旋桨飞机事故。其中 3 起事故致 41 人死亡，占 2021 人死亡人数的三分之一以上。所有涉事航空公司均未获 IOSA 认证。

非洲的安全运行

2021 年，总部设在撒哈拉以南的非洲航空公司发生了 4 起事故，均为涡轮螺旋桨飞机，其中 3 起造成 18 人死亡。涉事航空公司均未获 IOSA 认证。2021 年和 2020 年没有发生喷气式飞机损毁事故。

非洲需严格执行国际民航组织（ICAO）安全相关标准和建议措施（SARPS）。2021 年底，28 个非洲国家（占总数ⁱⁱ的 61%）中，60%或更高比例已部署 SARPS。此外，针对特定国家重点关注多方利益相关者的方案对于解决重复发生的问题也很重要。

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 290 家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的 83%。
- [航空运输安全报告\(PDF\)](#)
- 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。
- 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）。

ⁱⁱ 不包括因冲突而无法入境的两个国家。