



COMUNICADO À IMPRENSA
Nº 07

IATA divulga relatório de segurança de 2024

26 de fevereiro de 2025 (Genebra) – A Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) divulgou seu Relatório Anual de Segurança da Aviação de 2024. O setor apresentou mais um ano de forte desempenho geral de segurança, incluindo melhorias na média de cinco anos em vários parâmetros-essenciais, entretanto o número de acidentes fatais obteve um desempenho excepcional em 2023.

- A taxa de todos os acidentes foi de 1,13 a cada um milhão de voos (um acidente a cada 880 mil voos) foi melhor do que a média de cinco anos de 1,25, mas pior do que 1,09 registrada em 2023.
- Sete acidentes fatais ocorreram em 2024 entre 40,6 milhões de voos. Esse número é maior do que o único acidente fatal registrado em 2023 e a média de cinco anos de cinco acidentes fatais.
- Um total de 244 fatalidades a bordo foram registradas em 2024, em comparação com as 72 fatalidades relatadas em 2023 e a média de cinco anos de 144. O risco de fatalidade permaneceu baixo em 0,06, abaixo da média de cinco anos de 0,10, mas o dobro da taxa de 0,03 relatada em 2023.

“Mesmo com os recentes acidentes de aviação de alta repercussão, é importante lembrar que os acidentes são extremamente raros. Foram realizados 40,6 milhões de voos em 2024, com sete acidentes fatais”. Além disso, o histórico de longo prazo da segurança da aviação é de melhoria contínua. Há dez anos, a média de cinco anos (2011-2015) era de um acidente para cada 456 mil voos. Hoje, a média de cinco anos (2020-2024) é de um acidente para cada 810 mil voos. Essa melhoria ocorre porque sabemos que cada fatalidade significa muito. Lembramos aqui cada vida perdida nos acidentes de aviação com nossas mais profundas condolências e a determinação cada vez mais forte de tornar a aviação ainda mais segura. E para isso, a coleta de dados de segurança, incluindo o relatório de segurança de 2024, é a nossa ferramenta mais poderosa”, declara Willie Walsh, diretor geral da IATA.

Os destaques do relatório incluem:

- Riscos crescentes em zonas de conflito: a queda de duas aeronaves em zonas de conflito (Cazaquistão com 38 fatalidades e Sudão com cinco fatalidades) reforça a importância da iniciativa [Safer Skies](#), criada após a tragédia do PS752, para facilitar a proteção em espaços aéreos de alto risco.
- Acidentes mais comuns: colisões com a cauda e excursões de pista foram os acidentes mais frequentes em 2024, enfatizando a importância das medidas de segurança de decolagem e



poiso. Felizmente, não foram registrados acidentes de colisão com o solo em voo controlado (CFIT).

- As empresas aéreas com certificação [IATA Operational Safety Audit \(IOSA\)](#) (incluindo todas as empresas aéreas associadas à IATA) registraram uma taxa de acidentes de 0,92 a cada um milhão de voos, significativamente abaixo da taxa de 1,70 registrada por transportadoras sem a certificação IOSA.

Zonas de conflito: necessidade de ações

Acidentes e incidentes em zonas de conflito são considerados eventos relacionados à segurança e não estão inclusos neste relatório. Embora não apareçam nos dados deste relatório de segurança, são uma das principais preocupações para a segurança da aviação, juntamente com os crescentes incidentes de interferência do Sistema Global de Navegação por Satélite (GNSS), e exigem coordenação global urgente.

“Nenhuma aeronave civil deve ser alvo deliberado ou acidental de operações militares. Os governos devem intensificar, aprimorar o compartilhamento de inteligência e estabelecer protocolos globais mais claros para evitar tais tragédias e proteger a aviação civil”, afirma Walsh.

TIPO DE ACIDENTE	2023	2024	MÉDIA DE CINCO ANOS (2020-2024)
Taxa de todos os acidentes (acidentes a cada 1 milhão de voos)	1,09 (1 acidente a cada 0,92 milhão de voos)	1,13 (1 acidente a cada 0,88 milhão de voos)	1,25 (1 acidente a cada 0,81 milhão de voos)
Taxa de todos os acidentes das empresas aéreas associadas à IATA	0,97 (1 acidente a cada 1,03 milhão de voos)	0,90 (1 acidente a cada 1,11 milhão de voos)	0,79 (1 acidente a cada 1,24 milhão de voos)
Total de acidentes	42	46	39
Acidentes fatais	1	7 (5 jatos e 2	5



TIPO DE ACIDENTE	2023	2024	MÉDIA DE CINCO ANOS (2020-2024)
	(0 jato e 1 turbo)	aeronaves turbo)	
Fatalidades a bordo	72	244	144
Risco de fatalidade	0,03	0,06	0,10
Risco de fatalidade das empresas aéreas associadas à IATA	0,00	0,08	0,03
Perda total da fuselagem de aeronave jato (a cada 1 milhão de voos)	0,06 (1 acidente de grandes proporções a cada 17,50 milhões de voos)	0,14 (1 acidente de grandes proporções a cada 7,40 milhões de voos)	0,15 (1 acidente de grandes proporções a cada 7,12 milhões de voos)
Perda total da fuselagem de aeronave turbo (a cada 1 milhão de voos)	0,83 (1 perda de fuselagem a cada 1,20 milhões de voos)	1,12 (1 perda de fuselagem a cada 0,89 milhões de voos)	1,37 (1 perda de fuselagem a cada 0,74 milhões de voos)
Total de voos (milhões)	38,6	40,6	31,8

Desempenho de segurança por região

- América do Norte:** Somando 12 acidentes, a taxa de todos os acidentes melhorou de 1,53 a cada um milhão de voos em 2023 para 1,20 em 2024 e foi melhor do que a média de cinco anos de 1,26 da região. O risco de fatalidade permanece zero desde 2020. Os tipos de acidentes mais comuns em 2024 foram colisões de cauda, seguidos por danos na pista e excursões de pista. Embora nenhum acidente tenha sido relacionado a detritos de operações espaciais, o número



crescente de lançamentos de foguetes apresenta desafios para o gerenciamento do tráfego aéreo.

- **Ásia-Pacífico:** Com sete acidentes em 2024, a taxa de todos os acidentes aumentou de 0,92 a cada um milhão de voos em 2023 para 1,04 em 2024, mas permaneceu abaixo da média regional de cinco anos de 1,10. O risco de fatalidade continuou 0,15, inalterado em relação a 2023. Não houve classificação dominante dos acidentes na região, que incluíram colisões de cauda, danos na pista e turbulência, entre outros.
- **África:** Totalizando 10 acidentes em 2024, a taxa de todos os acidentes aumentou de 8,36 a cada um milhão de voos em 2023 para 10,59 em 2024, excedendo a média de cinco anos de 8,46. A África (AFI) registrou a maior taxa de acidentes, embora o risco de fatalidade tenha permanecido em zero pelo segundo ano consecutivo. Os tipos de acidentes mais comuns em 2024 foram excursões de pista, seguidas por acidentes relacionados ao trem de pouso. De todos os acidentes com operadoras baseadas na AFI, 40% envolveram aeronaves turbo. Por meio da iniciativa IATA Focus Africa, o [Collaborative Aviation Safety Improvement Program \(CASIP\)](#) continua mobilizando recursos para enfrentar os principais desafios de segurança.
- **Oriente Médio e Norte da África:** Com dois acidentes em 2024, a taxa de todos os acidentes melhorou de 1,12 acidentes a cada um milhão de voos em 2023 para 1,08 em 2024 e foi melhor do que a média de cinco anos de 1,09. O risco de fatalidade permanece zero desde 2019. Embora nenhum acidente tenha sido relacionado à interferência do GNSS, esse sistema representa uma área de preocupação crítica na região.
- **Comunidade dos Estados Independentes (CEI):** Sem acidentes em 2024, a taxa de todos os acidentes melhorou de 1,05 acidentes a cada um milhão de voos em 2023 para zero em 2024, e representa uma melhoria em relação à média de cinco anos de 2,49 da região. O risco de fatalidade é zero desde 2022. A interferência do GNSS e os riscos de segurança relacionados a conflitos regionais continuam as principais preocupações para a segurança da aviação na região. Atentando-se que a queda de uma aeronave da Azerbaijan Airlines em uma zona de conflito em dezembro de 2024 está excluída da classificação de acidentes deste relatório de segurança, é importante observar também que a CEI tem informações limitadas sobre acidentes disponíveis, podendo ser revistas em detalhes quando mais dados estiverem disponíveis. Isso pode afetar a taxa de acidentes e o cálculo do risco de fatalidade.
- **Europa:** Com um total de nove acidentes em 2024, a taxa de todos os acidentes aumentou ligeiramente de 0,95 a cada um milhão de voos em 2023 para 1,02 acidentes em 2024. Essa taxa está no mesmo nível da taxa média de acidentes de cinco anos de 1,02 da região. A taxa do risco de fatalidade aumentou de zero em 2023 para 0,03 em 2024. A maioria dos acidentes foi relacionada a colisões de cauda seguidas por excursões de pista.
- **Norte da Ásia:** Contabilizando apenas um acidente, a taxa de todos os acidentes aumentou ligeiramente de zero acidente a cada um milhão de voos em 2023 para 0,13 em 2024. Essa taxa foi melhor do que a média de cinco anos da região de 0,16 acidente a cada um milhão de voos. O

risco de fatalidade é zero desde 2022. Houve apenas um acidente envolvendo operadoras baseadas no Norte da Ásia, relacionado a uma colisão de cauda.

- **América Latina e Caribe:** Com cinco acidentes em 2024, a taxa de todos os acidentes aumentou de 0,73 acidentes a cada um milhão de voos em 2023 para 1,77 acidentes em 2024. Essa taxa foi melhor do que a média de cinco anos de 2,00. O risco de fatalidade aumentou de 0,00 em 2023 para 0,35 em 2024. A maioria dos acidentes foi relacionada a colisões de cauda.

Região	Perda total de fuselagem - jato			Perda total de fuselagem - turbo			Risco de fatalidade		
	2023	2024	Média de 5 anos (2020-2024)	2023	2024	Média de 5 anos (2020-2024)	2023	2024	Média de 5 anos (2020-2024)
África	0,00	1,78	0,36	2,38	5,24	5,78	0,00	0,00	1,60
Ásia-Pacífico	0,00	0,36	0,26	0,85	0,86	0,34	0,15	0,15	0,16
CEI	1,13	0,00	0,46	0,00	0,00	8,67	0,00	0,00	0,47
Europa	0,13	0,13	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,01
América Latina e Caribe	0,00	0,40	0,36	0,00	2,97	2,22	0,00	0,35	0,08
Oriente Médio e Norte da África	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
América do Norte	0,00	0,00	0,03	1,48	0,00	0,64	0,00	0,00	0,00
Norte da Ásia	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
Global	0,06	0,14	0,15	0,83	1,12	1,37	0,03	0,06	0,10

Fortalecendo a segurança por meio de relatórios de acidentes pontuais, abrangentes e públicos

Relatórios de acidentes atrasados ou incompletos deixam de fornecer às partes envolvidas – operadoras, fabricantes, autoridades e provedores de infraestrutura – informações fundamentais que poderiam melhorar ainda mais a segurança da aviação. A análise da IATA das investigações de



acidentes de 2018-2023 revela que apenas 57% foram concluídas e publicadas conforme definido na Convenção de Chicago.

As taxas de conclusão variam significativamente entre as regiões: o Norte da Ásia lidera com 75%, seguido pela América do Norte (70%) e Europa (66%), CEI (65%), Oriente Médio e Norte da África (60%), América Latina e Caribe (57%), Ásia-Pacífico (53%) e África (20%).

“A investigação de acidentes é uma ferramenta essencial para melhorar a segurança da aviação global. Para ser eficaz, os relatórios de investigações de acidentes devem ser completos, acessíveis e sem atraso. O Anexo 13 da Convenção de Chicago deixa claro que esta é uma obrigação do Estado. Deixar de elaborar relatórios de acidentes por considerações políticas é totalmente inaceitável. E se a capacidade de investigação for o problema, então precisamos de um esforço global coordenado para fornecer suporte técnico a países com capacidade limitada em investigação de acidentes”, reforça Walsh.

O aumento acentuado na interferência do GNSS representa um risco crescente para a segurança da aviação

Dados do [IATA Incident Data Exchange \(IDX\)](#) destacam um aumento significativo na interferência relacionada ao GNSS, que pode enganar os sistemas de navegação de aeronaves. Embora existam vários sistemas de apoio em vigor para ajudar a segurança da aviação, mesmo quando esses sistemas são afetados, esses incidentes ainda representam riscos deliberados e inaceitáveis para a aviação civil. A interferência do GNSS é mais prevalente na Turquia, Iraque e Egito.

Relatos de interferência do GNSS – incluindo interrupções de sinal, bloqueio e falsificação – aumentaram entre 2023 e 2024. As taxas de interferência aumentaram 175%, enquanto os incidentes de falsificação de GPS aumentaram 500%.

“O aumento acentuado de eventos de interferência do GNSS é muito preocupante. A navegação confiável é fundamental para operações de voo seguras e eficientes. São necessárias medidas imediatas por parte de governos e provedores de serviços de navegação aérea para interromper essa prática, aumentar a conscientização e garantir que as empresas aéreas tenham as ferramentas necessárias para operar com segurança em todas as áreas”, conclui Walsh.

- IATA -

[Para obter mais detalhes, entre em contato com:](#)

Corporate Communications

Tel.: +41 22 770 2967

E-mail: corpcomms@iata.org

Notas aos editores:

- A Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) representa cerca de 340 empresas aéreas, que compõem mais de 80% do tráfego aéreo global.
- [Siga-nos no X](#) para verificar anúncios, posicionamentos e outras informações úteis sobre o setor.
- Números e definições do Relatório de Segurança:



- O risco de fatalidade mede a exposição de um passageiro ou membro da tripulação a um acidente catastrófico sem sobreviventes. O cálculo do risco de fatalidade não considera o tamanho da aeronave ou quantas pessoas estavam a bordo. Esse indicador mede a porcentagem de fatalidades entre os que estão a bordo.
- Segundo a IATA, acidente é um evento em que todos os critérios abaixo são atendidos:
 - As pessoas embarcaram na aeronave com a intenção de voar (tripulação ou passageiros).
 - A intenção do voo é limitada a atividades normais da aviação comercial, especificamente voos agendados/fretados de passageiros ou carga. Não são incluídos voos de jatos executivos e voos militares e de teste.
 - A aeronave é alimentada por turbina e tem um peso máximo de decolagem (PMD) certificado de pelo menos 5.700 kg (12.540 libras).
 - A aeronave sofreu grandes danos estruturais que afetaram negativamente a resistência estrutural, o desempenho ou as características de voo da aeronave e normalmente exigiria grandes reparos ou substituição do componente afetado acima de US\$ 1 milhão ou 10% do valor de reserva da fuselagem da aeronave, o que for menor, ou se o acidente for relevante conforme classificado pela ACTF, ou quando for declarada perda da fuselagem.
 - Um evento em que uma pessoa é fatalmente ferida por estar na aeronave, estar em uma colisão com a aeronave em operação, estar em contato direto ou indireto com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se soltaram da aeronave em exposição direta à explosão da aeronave.
- Perda de fuselagem é um acidente em que a aeronave é destruída ou substancialmente danificada e não é reparada por algum motivo, incluindo decisão financeira do proprietário.
- Além das melhorias significativas na segurança desde 2005, que podem ser comprovadas pelos dados estatísticos de desempenho de segurança, há uma melhoria mascarada devido à pressão inflacionária. Como os critérios de acidentes não são ajustados pela inflação desde 2005, os acidentes menos graves passaram a ser considerados na avaliação do desempenho de segurança.