



NEWS

No: 07

A IATA divulga o desempenho em segurança das companhias aéreas de 2018

21 de fevereiro de 2019 (Montreal) - A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - *International Air Transport Association*) divulgou os dados sobre o desempenho de segurança de 2018 das companhias aéreas, que mostram melhorias contínuas na segurança no longo prazo, mas um aumento de acidentes em relação a 2017.

- A taxa geral de acidentesⁱ (número de acidentes a cada 1 milhão de voos) foi 1,35, o que equivale a um acidente a cada 740.000 voos. Esta taxa melhorou em relação à taxa geral de acidentes de 1,79 do período de cinco anos (2013-2017), mas ficou acima da taxa recorde de 1,11 obtida em 2017.
- A taxa de 2018 de acidentes graves da aviação (medida em perdas de casco a cada 1 milhão de voos) foi 0,19, o equivalente a um acidente grave a cada 5,4 milhões de voos, uma melhoria em relação à taxa de 0,29 do período de cinco anos (2013-2017), mas não tão boa quanto a taxa de 0,12 obtida em 2017.
- Em 2018, houve 11 acidentes fatais, com 523 mortes de passageiros e tripulantes. Essa taxa se compara à média de 8,8 acidentes fatais e aproximadamente 234 mortes por ano no período de cinco anos (2013-2017). Em 2017, foram 6 acidentes fatais e 19 mortes, os números mais baixos já obtidos. Um acidente em 2017 também resultou em 35 mortes em solo.

“No ano passado, cerca de 4,3 bilhões de passageiros voaram com segurança em 46,1 milhões de voos. O ano de 2018 não foi tão bom como 2017. Porém, voar é seguro e os dados confirmam que a segurança aumentou. Por exemplo, se a segurança em 2018 tivesse permanecido no mesmo nível de 2013, teríamos visto 109 acidentes em vez de 62, e 18 acidentes fatais, em vez dos 11 que ocorreram”, disse Alexandre de Juniac, diretor geral e CEO da IATA.

“Voar continua a forma mais segura para viagens de longa distância. Com base nos dados, em média, um passageiro poderia pegar um voo por dia durante 241 anos sem sofrer um acidente com fatalidade a bordo. Continuamos comprometidos com a meta de ver todos os voos decolando e pousando com segurança”, disse Alexandre de Juniac.

Desempenho em segurança de 2018:

	2018	2017	Média de 5 anos (2013-2017)
Fatalidades a bordo ⁱⁱ	523	19	234,4
Acidentes	62	46	68

Acidentes fatais	11	6	8,8
Risco de fatalidade ⁱⁱⁱ	0,17	0,10	0,20

Taxas de perda de casco de jatos por região das companhias aéreas (a cada 1 milhão de voos)

Seis regiões apresentaram melhora ou permaneceram iguais em 2018 em relação aos cinco anos anteriores (2013-2017) em termos de taxa de perda de casco de jatos.

Região	2018	2013-2017
África	0,00	1,06
Ásia Pacífico	0,32	0,37
Comunidade dos Estados Independentes (CEI)	1,19	1,00
Europa	0,00	0,14
América Latina e Caribe	0,76	0,51
Oriente Médio e Norte da África	0,00	0,72
América do Norte	0,10	0,22
Norte da Ásia	0,00	0,00
Setor	0,19	0,29

Taxas de perda de casco de aeronaves turbopropulsoras por região das companhias aéreas (a cada 1 milhão de voos)

A taxa geral de perda de casco de aeronaves turbopropulsoras foi 0,60 a cada 1 milhão de voos, uma melhoria em relação à taxa de 1,23 de 2017 e à taxa de 1,83 do período de 5 anos (2013-2017). Todas as regiões, exceto o Oriente Médio e Norte da África, apresentaram um desempenho melhor em segurança de aeronave turbopropulsora em 2017 em relação às suas respectivas taxas de cinco anos. Os acidentes envolvendo aeronaves turbopropulsoras representaram 24% de todos os acidentes em 2018 e 45% dos acidentes fatais.

Região	2018	2013-2017
África	1,90	5,69
Ásia Pacífico	0,58	1,17
Comunidade dos Estados Independentes (CEI)	7,48	19,13
Europa	0,00	0,56
América Latina e Caribe	0,00	1,01
Oriente Médio e Norte da África	5,86	1,82
América do Norte	0,00	0,99
Norte da Ásia	0,00	6,20
Setor	0,60	1,83

Progresso na África

Pelo terceiro ano consecutivo, as empresas aéreas da África subsaariana não sofreram perdas de casco de jatos, nem fatalidades nas operações de jatos. A taxa geral de acidentes foi 2,71, uma melhoria significativa em relação à taxa de 6,80 nos últimos cinco anos. A África foi a única região a apresentar redução na taxa geral de acidentes em relação a 2017. Porém, a região sofreu dois acidentes fatais com aeronaves turbopropulsoras, nenhum dos quais envolveu voo de passageiros programado.

“Continuamos progredindo na região para chegar a níveis de segurança de classe mundial. Mas, apesar da melhoria, ainda há uma diferença no desempenho de segurança da frota de aeronaves turbopropulsoras do continente. Os padrões globais, como o [IATA Operational Safety Audit](#) (IOSA), fazem a diferença. Contando todos os acidentes, o desempenho das companhias aéreas da África com certificação IOSA foi quase duas vezes melhor do que das companhias aéreas sem a certificação IOSA da região.

“Paralelamente, os governos da África devem acelerar a implementação das normas e práticas de segurança recomendadas (SARPS) pela OACI. Até o fim de 2017, apenas 26 países da África tinham concluído pelo menos 60% da implementação das normas SARPS”, disse Alexandre de Juniac.

IOSA

Em 2018, a taxa geral de acidentes das companhias aéreas com certificação IOSA foi duas vezes menor do que das companhias aéreas sem certificação IOSA (0,98 versus 2,16) e foi mais que 2,5 vezes melhor do que no período de 2014-2018. Todas as companhias aéreas que são membros da IATA são obrigadas a manter seu registro IOSA.

No entanto, os cálculos de 2018 da IOSA tiveram o impacto do acidente fatal envolvendo uma aeronave da Global Air que era alugada, com a tripulação, para a Cubana. Como a Global Air não tem a certificação IOSA, o acidente não é considerado como envolvendo uma companhia aérea da IOSA, embora a Cubana, como membro da IATA, tem seu registro IOSA.

Atualmente, 431 companhias aéreas possuem o registro IOSA, das quais 131 não são membros da IATA. O programa IOSA passa por uma transformação digital que permitirá às companhias aéreas IOSA comparar e avaliar seu desempenho. No longo prazo, a transformação digital ajudará a direcionar os esforços de auditoria para áreas com o maior nível de risco de segurança.

Abordagem baseada em dados identifica riscos atuais e emergentes

O programa GADM (Global Aviation Data Management) da IATA é o programa de troca de dados de aviação mais diversificado do mundo. Os dados armazenados nas bases de dados do GADM incluem relatórios de acidentes e incidentes, ocorrências de danos no solo e dados

de voos de mais de 470 participantes do setor. “Por meio do GADM, usamos informações de mais de 100 mil voos que operam com segurança todos os dias para identificar e resolver problemas operacionais antes que eles se tornem grandes riscos”, disse Alexandre de Juniac.

A plataforma Flight Data Exchange (FDX) contém informações não identificadas de 4 milhões de voos. Além disso, com a introdução iminente do Incident Data Exchange (IDX), os participantes terão acesso a recursos otimizados de análise de dados e comparação com dados de segurança globais agregados e não identificados. A IATA também trabalha com mais de 100 profissionais de segurança da aviação no IATA Safety Incident Taxonomy (ISIT), que permitirá entender melhor o risco global em um nível mais granular.

Um perigo bem conhecido é a turbulência a bordo. Com o aumento no número de acidentes com a tripulação e os passageiros relacionados à turbulência a bordo, a IATA vê a necessidade de eliminar esse crescente risco de segurança. Por isso, a IATA lançou o Turbulence Aware, uma plataforma global para compartilhar relatórios de turbulência automatizados em tempo real. Testes operacionais com várias companhias aéreas estão sendo realizados neste ano, e o lançamento completo deve ocorrer em 2020.



- IATA -

Para obter mais informações, entre em contato com:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas aos editores:

- A IATA (*International Air Transport Association*) representa cerca de 290 empresas aéreas, que compõem 82% do tráfego aéreo global.
- Siga-nos no Twitter <http://twitter.com/iata> para receber anúncios, posicionamentos e outras informações úteis.
- [Ficha de informações de segurança](#)

ⁱA IATA define acidente como um evento que atende a TODOS os critérios abaixo:

- As pessoas embarcaram na aeronave com a intenção de voo (tripulação ou passageiros).
- A intenção de voo é limitada às atividades normais da aviação comercial, especificamente o serviço de passageiro ou carga agendado/fretado. Estão excluídas as operações de jato executivo, treinamento, manutenção/voos de teste.
- A aeronave é acionada por turbina e seu peso de decolagem máximo certificado (MTOW) é de pelo menos 5.700 kg (12.540 lbs).
- A aeronave sofreu grandes danos estruturais que ultrapassam US\$ 1 milhão de dólares ou 10% do valor da reserva do casco da aeronave, o que for menor, ou se for declarada perda do casco.

ⁱⁱ Os números de fatalidades/mortes e os números de voos foram fornecidos pela Ascend Flightglobal.

ⁱⁱⁱ O risco de fatalidade mede a exposição de um passageiro ou tripulação a um acidente catastrófico onde morrem todas as pessoas a bordo do voo. O cálculo do risco de fatalidade não leva em consideração o tamanho da aeronave ou quantos estavam a bordo. O que é medido é a porcentagem daqueles a bordo que morreram. Essa medição é expressada como risco de fatalidade a cada um milhão de voos. O risco de fatalidade de 2018 de 0,17 significa que, em média, somente depois de viajar por via aérea todos os dias por 241 anos, uma pessoa sofreria um acidente com morte de pelo menos um passageiro. Em média, uma pessoa teria que viajar por via aérea por 16.581 anos para então sofrer um acidente 100% fatal.