



NEWS

No: 08

A IATA divulga desempenho em segurança das companhias aéreas de 2017

22 de fevereiro de 2018 (Montreal) - A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - *International Air Transport Association*) anunciou os dados de desempenho em segurança de 2017 das companhias aéreas comerciais, mostrando fortes melhorias contínuas na segurança.

- A taxa de acidentes gerais (número de acidentes a cada 1 milhão de voos) foi de 1,08, que foi melhor em relação à taxa de acidentes de 1,68 de 2016 e à taxa de 2,01 do período de 5 anos (2012-2016).
- A taxa de 2017 de acidentes graves da aviação (medida em perdas de casco a cada 1 milhão de voos) foi de 0,11, o equivalente a um acidente grave a cada 8,7 milhões de voos. Esta foi uma melhoria em relação à taxa de 0,39 de 2016 e também melhor do que a taxa de cinco anos (2012-2016) de 0,33.
- Em 2017, houve 6 acidentes fatais, com 19 mortes entre passageiros e tripulantes. Essa taxa se compara à média de 10,8 acidentes fatais e aproximadamente 315 mortes por ano no período de cinco anos (2012-2016). Em 2016, houve 9 acidentes fatais e 202 mortes.
- Nenhum dos 6 acidentes fatais envolveu jato comercial de passageiros. Cinco desses acidentes envolveram aeronaves turbopropulsoras e um acidente foi com jato de carga. O acidente do jato de carga também resultou na morte de 35 pessoas ao atingir o chão, e da tripulação do jato.
- As companhias aéreas membros da IATA não tiveram acidentes fatais ou perdas de casco em 2017 envolvendo jatos ou aeronaves turbopropulsoras.

“O ano de 2017 foi muito bom para a segurança da aviação. Cerca de 4,1 bilhões de passageiros voaram com segurança em 41,8 milhões de voos. Tivemos melhorias em quase todas as métricas mais importantes – tanto globalmente como na maioria das regiões. Mesmo assim, continuamos determinados a tornar este setor ainda mais seguro. Em 2017, aprendemos com o processo de investigação de incidentes e acidentes, assim como aprenderemos com as recentes tragédias na Rússia e no Irã. Esse conhecimento aumenta com as informações que podemos obter com os milhões de voos que operam com segurança. Os dados dessas operações estão alimentando o desenvolvimento de análises preditivas que eventualmente nos permitirão eliminar as condições que podem causar acidentes. A indústria sabe que cada fatalidade é uma tragédia. Nosso objetivo em comum é garantir que cada voo decole e aterrisse com segurança”, disse Alexandre de Juniac, Diretor Geral e CEO da IATA.

Desempenho em segurança em 2017:

	2017	2016	Média de 5 anos (2012-2016)
Fatalidades a bordo ⁱ	19	202	314,6
Total de acidentes	45	67	74,8
Acidentes fatais	6	9 ⁱⁱ	10,8
Risco de fatalidade ⁱⁱⁱ	0,09	0,21	0,24
Acidentes fatais em voos de passageiros	2	3	5,6
Acidentes fatais em voos de carga	4	6	4,6
% de acidentes envolvendo fatalidades	13,3	13,4	14,4
Perda de casco de jatos	4	13	10
Perda de casco de jatos com fatalidades	1	4	3,4
Perda de casco de aeronaves turbopropulsoras	9	7	15
Perda de casco de aeronaves turbopropulsoras com fatalidades	5	4	7,2

Quase todas as regiões mostraram melhorias em 2017 em relação ao período de cinco anos (2012-2016), conforme indica a tabela abaixo:

Taxas de perda de casco de jatos por região das companhias aéreas (por milhões de embarques)

Região	2017	2012-2016
África	0,00	2,21
Ásia Pacífico	0,18	0,48
Comunidade dos Estados Independentes (CEI)	0,92	1,17
Europa	0,13	0,14
América Latina e Caribe	0,41	0,53
Oriente Médio e Norte da África	0,00	0,74
América do Norte	0,00	0,22
Norte da Ásia	0,00	0,00

A taxa mundial de perda de casco de aeronaves turbopropulsoras foi 1,30 a cada um milhão de voos, resultado pior em relação à taxa de 1,01 de 2016, mas melhor em relação à taxa de 2,18 do período de cinco anos (2012-2016). Todas as regiões viram seu desempenho em segurança de aeronave turbopropulsora melhorar em 2017 em relação às suas respectivas taxas de cinco anos. Porém, os acidentes envolvendo aeronaves turbopropulsoras representaram 44% de todos os acidentes em 2017 e 83% dos acidentes fatais.

Taxas de perda de casco de aeronaves propulsoras por região das companhias aéreas (por milhões de embarques)

Região	2017	2012-2016
África	5,70	7,38
Ásia Pacífico	0,61	1,45
Comunidade dos Estados Independentes (CEI)	16,44	20,59
Europa	0,00	0,73
América Latina e Caribe	0,00	1,55
Oriente Médio e Norte da África	0,00	3,42
América do Norte	0,94	0,98
Norte da Ásia	0,00	8,73

Progresso na África

A África subsaariana continuou apresentando melhorias na segurança. As companhias aéreas da região não tiveram perdas de casco, nem acidentes fatais envolvendo jatos ou aeronaves turbopropulsoras pelo segundo ano consecutivo. Tanto a taxa de perda de casco de aeronaves turbopropulsoras como as taxas de acidentes gerais caíram em relação à média do período de cinco anos. Porém, a taxa de perda de casco de aeronaves turbopropulsoras aumentou em relação ao ano de 2016 (5,70 versus 1,52). Por sua vez, isso foi em grande parte responsável por causar um aumento na taxa de acidentes gerais em relação a 2016 (6,87 versus 2,43).

“Em 2017, as companhias aéreas da África subsaariana continuaram melhorando seu desempenho em segurança. O objetivo é alcançar a segurança de classe mundial. Pelo segundo ano consecutivo, as companhias aéreas da região não apresentaram fatalidades entre os passageiros, nem perdas de casco de jatos. Mas ainda há um grande avanço a ser conquistado no desempenho em 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 quatro vezes maior que das companhias aéreas sem a certificação IOSA da região. É por isso que continuamos incentivando as nações africanas a incorporarem o IOSA e o [IATA Standard Safety Assessment](#) (ISSA) em seus sistemas de supervisão de segurança. O ISSA, que se destina a companhias aéreas não elegíveis para o IOSA, também oferece uma oportunidade para as operadoras de aeronaves que, de outra forma, estariam sujeitas ao IOSA, permitindo uma abordagem incremental para alcançar o IOSA”, disse Alexandre de Juniac.

Paralelamente, os governos africanos devem acelerar a implementação das normas e práticas de segurança recomendadas (SARPS) pela OACI. Até o fim de 2017, apenas 25 países africanos apresentavam pelo menos 60% de implementação das normas SARPS”, disse Alexandre de Juniac.

IOSA

Em 2017, a taxa de acidentes gerais das companhias aéreas no registro IOSA foi quase quatro vezes maior que das companhias aéreas sem o registro IOSA (0,56 versus 2,17) e foi quase três vezes melhor que no período de 2012 a 2016. Todas as companhias aéreas que são membros da IATA são obrigadas a manter seu registro de IOSA. Atualmente, existem 423 companhias aéreas com registro IOSA, das quais 142 não são membros da IATA. Nos próximos anos, a IOSA sofrerá 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.

Estratégia de Segurança de Seis Focos

A [Estratégia de Segurança de Seis Focos da IATA](#) uma abordagem abrangente baseada em dados desenvolvida para identificar questões de segurança organizacionais, operacionais e emergentes:

- Reduzir o risco operacional, como LOC-I (perda de controle em voo), CFIT (colisão com solo em voo controlado) e RE (excursões de pista).
- Melhorar a qualidade e a conformidade por meio de programas de auditoria.
- Promover melhorias de infraestrutura da aviação, como a implementação de abordagens de navegação baseadas no desempenho.
- Apoiar a implementação consistente de Sistemas de Gerenciamento de Segurança.
- Apoiar o recrutamento e o treinamento efetivos para melhorar a qualidade e a conformidade por meio de programas como o IATA Training and Qualification Initiative.
- Identificar e abordar questões de segurança emergentes, como uso de baterias de lítio, e integrar sistemas de aeronaves remotamente pilotadas (RPAS) no espaço aéreo.

- IATA -

Para obter mais informações, entre em contato com:

Corporate Communications
Tel.: +41 22 770 2967
E-mail: corpcomms@iata.org

Notas aos editores:

- A IATA (*International Air Transport Association*) representa cerca de 280 empresas aéreas, que compõem 83% do tráfego aéreo global.
- Siga-nos no Twitter <http://twitter.com/iata2press> para receber notícias especialmente elaboradas para a mídia.
- A IATA define acidente como um evento que atende a TODOS os critérios abaixo:
 - 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.
 - A aeronave é acionada por turbina e seu peso de decolagem máximo certificado (MTOW) é de pelo menos 5.700 kg (12.540 lbs).
 - As pessoas embarcaram na aeronave com a intenção de voo (tripulação ou passageiros).

- A intenção do 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 **perda de casco** é um acidente no qual a aeronave fica destruída ou consideravelmente danificada e não é posteriormente reparada por qualquer motivo, incluindo uma decisão financeira do proprietário.
- Ficha de Informações de Segurança [incluir o link para a Ficha de Informações de Segurança].

ⁱ Números de fatalidade e números de voos fornecidos pela Ascend Flightglobal.

ⁱⁱ Inclui um acidente classificado como “propulsor”.

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 por milhões de voos. O risco de fatalidade de 2017 de 0,09 significa que, em média, somente depois de viajar por via aérea todos os dias por 6.033 anos, uma pessoa sofreria um acidente no qual pelo menos um passageiro morreu.