



COMUNICADO

N.º: 07

2023, mejor año para la seguridad operacional de la aviación comercial

28 de febrero, 2024 (Ginebra) - La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha publicado el [informe sobre el desempeño de la seguridad operacional de la aviación global en 2023](#). La aviación sigue avanzando en materia de seguridad con un 2023 que arroja los mejores resultados de la historia de la aviación.

En 2023 no se produjeron accidentes mortales ni con pérdida de casco de aviones de pasajeros a reacción. Solo se registró un único accidente mortal de un avión turbohélice, con 72 víctimas mortales. En 2023 se produjeron 37 millones de movimientos de aeronaves (reactores y turbohélices), lo que supone un aumento del 17% respecto al año anterior.

Aspectos destacados del informe:

- La tasa total de accidentes fue de 0,80 por millón de despegues en 2023 (un accidente por cada 1,26 millones de vuelos), una mejora con respecto al 1,30 en 2022 y la tasa más baja en más de una década. El resultado también mejoró respecto a la media quinquenal (2019-2023) de 1,19 (un accidente por cada 880.293 vuelos).
- El riesgo de accidente mortal mejoró hasta 0,03 en 2023, frente a 0,11 en 2022, y 0,11 para el quinquenio 2019-2023. Estos datos revelan que, como media, una persona tendría que viajar en avión todos los días durante 103.239 años para sufrir un accidente mortal.
- Tanto las aerolíneas miembro de IATA como el resto de aerolíneas que cuentan con el registro de auditoría de la seguridad operacional (IOSA, por sus siglas en inglés) de IATA no experimentaron ningún accidente mortal en 2023.
- En 2023 se produjo un único accidente mortal —un avión turbohélice—, con 72 víctimas mortales. Esta cifra se reduce con respecto a los cinco accidentes mortales de 2022 y supone una mejora frente a los cinco accidentes mortales de media quinquenal (2019-2023).

"Los resultados de seguridad operacional correspondientes a 2023 siguen confirmando que volar es el modo de transporte más seguro. Para la industria, la seguridad es la máxima prioridad, como demuestran los resultados del año pasado. No se produjo ningún accidente de reactor con pérdida de casco ni víctimas mortales. El riesgo de accidente mortal y la tasa de accidentes en todas sus categorías registraron mínimos históricos. Sin embargo, un único accidente mortal de turbohélice, en el que perdieron la vida 72 personas, es un recordatorio de que no debemos dar por sentado que la seguridad está garantizada. Y los dos accidentes de carácter grave ocurridos en enero de 2024 ponen de manifiesto que, aunque volar es una de las actividades más seguras para una persona,



siempre hay margen para mejorar. Esto es lo que hemos hecho a lo largo de nuestra historia. Y seguiremos trabajando para que volar sea cada vez más seguro", declaró Willie Walsh, director general de IATA.

TIPO DE ACCIDENTE	2023	2022	PROMEDIO QUINQUENAL (2019-2023)
Tasa de accidentes (accidentes/millón de vuelos)	0,80 (1 accidente cada 1,26 millones de vuelos)	1,30 (1 accidente cada 0,77 millones de vuelos)	1,19 (1 accidente cada 0,88 millones de vuelos)
Tasa de accidentes de aerolíneas miembro de IATA	0,77 (1 accidente cada 1,30 millones de vuelos)	0,58 (1 accidente cada 1,72 millones de vuelos)	0,73 (1 accidente cada 1,40 millones de vuelos)
Accidentes totales	30	42	38
Accidentes mortales	1 (0 reactores - 1 turbohélice)	5 (1 reactor - 4 turbohélices)	5
Víctimas mortales	72	158	143
Reisgo de accidente mortal	0,03	0,11	0,11
Riesgo de accidente mortal de aerolíneas miembro de IATA	0,00	0,02	0,04
Pérdida de casco de reactores (por millón de vuelos)	0,00 (1 accidente grave cada 0,00 millones de vuelos)	0,24 (1 accidente grave cada 4,11 millones de vuelos)	0,14 (1 accidente grave cada 4,94 millones de vuelos)
Pérdida de casco de turbohélices (por millón de vuelos)	0,57 (1 pérdida de casco cada 1,76 millones de vuelos)	1,76 (1 pérdida de casco cada 0,57 millones de vuelos)	1,21 (pérdida de casco cada 1,03 millones de vuelos)
Vuelos totales (millones)	37,7	32,2	32,9

Resultados regionales sobre seguridad operacional

La tasa de accidentes en 2023 mejoró en comparación con la de 2022 en todas las regiones, con la excepción de Norteamérica y Asia-Pacífico. No se registró ningún accidente de reactor con pérdida de casco. Asia-Pacífico registró un accidente de avión turbohélice con pérdida de casco por pérdida de control en Nepal en enero de 2023, con 72 víctimas mortales. Por consiguiente, todas las regiones, excepto Asia-Pacífico, registraron una tasa de accidentes mortales nula en 2023.

- **Norteamérica:** La tasa de accidentes aumentó de 0,53 por millón de despegues en 2022 a 1,14 en 2023, pero mejoró respecto al 1,21 de media quinquenal. La mayor proporción de accidentes en 2023 estuvo relacionada con problemas en el tren de aterrizaje.
- **Asia-Pacífico:** La tasa de accidentes aumentó de 0,56 por millón de segmentos en 2022 a 0,78 en 2023, pero mejoró respecto al 1,06 de promedio quinquenal. El riesgo de accidente mortal por millón de despegues aumentó para los operadores de Asia-Pacífico de 0,00 en 2022 a 0,16, debido al accidente mortal ocurrido en Nepal en enero de 2023 por pérdida de control en vuelo.
- **África:** La tasa de accidentes mejoró de 10,88 por millón de segmentos en 2022 a 6,38 en 2023. La cifra también mejoró respecto al 7,11 de promedio quinquenal. En 2023 no hubo víctimas mortales. La región no registra accidentes con pérdida de casco de reactores ni accidentes con víctimas mortales desde 2020. Además, 2023 experimentó cinco años consecutivos sin accidentes mortales con aviones turbohélice, el primero de los cuales ocurrió en 2015. En el marco de la iniciativa [Focus Africa](#), IATA introdujo el programa [CASIP](#) para mejorar la seguridad aérea en la región, y cuyos esfuerzos continúan con el fin de seguir implementando las Normas y métodos recomendados (SARP, por sus siglas en inglés) de la OACI. El Plan global de seguridad operacional de la aviación (GASP, por sus siglas en inglés), así como el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en AFI para la ejecución efectiva (EI) de las ISARP de la OACI, han aumentado el umbral mínimo de aplicación de las SARP al 75% o más (desde el 60%). Sólo 12 de los 54 Estados africanos alcanzan este nuevo umbral, lo que indica la necesidad de mejoras significativas.
- **Oriente Medio y África del Norte:** La tasa de accidentes mejoró de 1,30 accidentes por millón de segmentos en 2022 a 1,16 en 2023, y superó ligeramente el 0,96 de promedio quinquenal. Aunque ningún accidente estuvo relacionado con interferencias en el [sistema mundial de navegación por satélite \(GNSS\)](#), este tema se ha convertido en un área crítica de preocupación en la región.
- **Comunidad de Estados Independientes:** La tasa de accidentes totales mejoró de 2,16 accidentes por millón de despegues en 2022 a 1,09 en 2023. Esta cifra mejoró la media quinquenal de la región, que fue de 3,19 accidentes por millón de despegues. Hay que tener en cuenta que los segmentos en la CEI pueden ser objeto de revisiones más amplias una vez que se disponga de los segmentos reales volados. Esto afectará a la tasa de accidentes, así como al cálculo del riesgo de mortalidad.
- **Europa:** La tasa total de accidentes mejoró de 0,98 por millón de despegues en 2022 a 0,48 en 2023. Esta cifra mejora respecto al promedio quinquenal de 0,77. Desde 2018, el riesgo de accidente mortal en la región se mantiene en cero. La mayor parte de los accidentes estuvo relacionada con problemas en el tren de aterrizaje.

- **Asia del Norte:** La tasa de accidentes mejoró de 0,45 accidentes por millón de despegues en 2022 a 0,00 en 2023. Esta cifra fue mejor que la media quinquenal de la región de 0,16. El riesgo de accidentes mortales pasó de 0,23 en 2022 a 0,00 en 2023.
- **Latinoamérica y Caribe:** En 2023, la región revertió el incremento de accidentes del año anterior con una tasa de accidentes por millón de despegues de 0,37, frente a 4,47 en 2022, y mejor también que la media quinquenal de 1,91.

Tasa de accidentes de reactores con pérdida de casco por región del operador (por millón de despegues)

REGIÓN	2023	2022	2019-2023
África	0,00	0,00	0,28
Asia Pacífico	0,00	0,00	0,19
Comunidad de Estados Independientes (CEI)	0,00	1,18	0,65
Europa	0,00	0,16	0,15
Latinoamérica y el Caribe	0,00	1,43	0,29
Oriente Medio y África del Norte	0,00	0,00	0,00
Norteamérica	0,00	0,00	0,04
Asia del Norte	0,00	0,46	0,12
Global	0,00	0,24	0,14

Tasa de accidentes de aviones turbohélice con pérdida de casco por región del operador (por millón de despegues)

REGIÓN	2023	2022	2019-2023
África	2,42	9,40	5,04
Asia Pacífico	0,87	0,00	0,28
Comunidad de Estados Independientes (CEI)	0,00	0,00	11,40



REGIÓN	2023	2022	2019-2023
Europa	0,00	0,00	0,00
Latinoamérica y el Caribe	0,00	5,64	1,86
Oriente Medio y África del Norte	0,00	0,00	0,00
Norteamérica	0,00	0,00	0,35
Asia del Norte	0,00	0,00	0,00
Global	0,57	1,76	1,21

Auditoría para la Seguridad Operacional de IATA (IOSA)

[IOSA](#) es el estándar global de la industria para la seguridad operacional de las aerolíneas, utilizada también por numerosas autoridades en sus políticas regulatorias en materia de seguridad.

- Actualmente hay 425 operadores en el [registro IOSA](#), 100 de los cuales no son miembros de IATA.
- La tasa de accidentes de las aerolíneas inscritas en el registro IOSA en 2023 fue un 56% mejor que la tasa de las aerolíneas no inscritas (0,69 frente a 1,08).
- La tasa de accidentes del periodo 2019-2023 de las aerolíneas con registro IOSA fue de 0,84 por millón de despegues —casi tres veces mejor que la media de 2,24 de las aerolíneas no inscritas.
- Los 19 accidentes de operadores inscritos en el registro IOSA no sufrieron pérdida de casco ni víctimas mortales.

"Las aerolíneas con registro IOSA no sufrieron accidentes con pérdida de casco ni víctimas mortales en 2023. Desde 2005, la tasa de accidentes de todas las aerolíneas inscritas en el registro IOSA es casi tres veces mejor que la de las aerolíneas no inscritas en dicho registro. Esta tendencia demuestra que la aplicación de normas mundiales mejora la seguridad. Con la reciente transición de IOSA a un modelo basado en el riesgo, centrado en riesgos relevantes al tiempo que se mantiene un nivel de referencia en materia de seguridad, IOSA se convertirá en una herramienta aún más poderosa para ayudar a las aerolíneas y a los reguladores a mantener y mejorar los ya muy elevados niveles de seguridad", afirmó Walsh.

Seguridad: una responsabilidad compartida

Es esencial contar con una cultura sólida en materia de seguridad en la industria de la aviación para lograr una mejora continua en todos los aspectos relacionados con las operaciones. Se debe crear un entorno que propicie una comunicación transparente y oportuna de los incidentes y accidentes para poder identificar los problemas sistemáticos y evitar que se produzcan en el futuro. IATA está trabajando activamente en dos áreas para impulsar este objetivo.



- **Potenciar la cultura para la seguridad de las aerolíneas:** En 2023, IATA introdujo la [Declaración sobre Liderazgo en Seguridad Operacional](#), creada para potenciar la cultura en materia de seguridad en las organizaciones a través del compromiso de los responsables de las aerolíneas con los ocho principios de liderazgo en seguridad de IATA. Hasta la fecha, 45 aerolíneas han ratificado la Declaración.
- **Alentar a los Estados a que proporcionen informes de accidentes exhaustivos, públicos y oportunos:** Un análisis de IATA sobre la investigación de accidentes de 2018 a 2022 revela que poco más de la mitad se investigan y publican según lo establecido en el Convenio de Chicago, lo que impide que las diversas partes interesadas de la industria de la aviación accedan a una información vital que podría mejorar significativamente la seguridad operacional.

"La mejora de la seguridad y la prevención de futuros accidentes provienen del aprendizaje de incidentes pasados. Para las aerolíneas, esto supone desarrollar una cultura sólida en materia de seguridad en la que todos los empleados se impliquen y estén motivados para comunicar información relacionada con esta área, y se espere de ellos que lo hagan. En el caso de los Estados, implica proporcionar informes de accidentes oportunos, completos y públicos. De los 226 accidentes ocurridos en los últimos seis años, sólo se han publicado 121 informes completos, lo que no solo pone de relieve el incumplimiento del Convenio de Chicago, sino que también socava la seguridad de nuestros pasajeros y tripulaciones. Los gobiernos y sus organismos deben redoblar sus esfuerzos", declaró Walsh.

Enfoque basado en datos

Los datos para el informe anual de seguridad de IATA se recogen a través del programa [Global Aviation Data Management \(GADM\) de IATA](#), el programa de intercambio de datos de aviación más amplio del mundo. Los datos recogidos en las bases de datos GADM incluyen informes de accidentes e incidentes, incidentes de daños en tierra y datos de vuelo de más de 470 participantes diferentes del sector.

"Al analizar los datos de más de 100.000 vuelos diarios, a través del GADM, IATA aborda las cuestiones de seguridad antes de que se conviertan en problemas, y mejora continuamente la seguridad. Por ejemplo, hemos detectado un aumento significativo de incidentes relacionados con las interferencias en el Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS), que ahora estamos abordando con la ayuda de reguladores clave, como la AESA", afirmó Walsh.

- IATA -

Más información :

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 320 líneas aéreas, que constituyen el 83% del tráfico aéreo global.
- Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en <https://twitter.com/iata>



- [Análisis detallado sobre seguridad operacional](#)
- Definiciones:
 - **El riesgo de accidente mortal** mide la exposición de un pasajero o miembro de la tripulación a un accidente sin supervivientes. Su cálculo no tiene en cuenta el tamaño de la aeronave o el número de personas a bordo. Mide el porcentaje de víctimas mortales entre las personas a bordo.
 - **Accidente:** Según IATA, un accidente debe cumplir todos los criterios siguientes:
 - Intención de volar de todas las personas a bordo, tanto pasajeros como tripulación.
 - Servicio exclusivamente comercial, tanto de pasajeros —regular o chárter— como de carga aérea. Se excluyen los vuelos de negocios, de formación de tripulaciones y vuelos de ensayo o mantenimiento.
 - Aeronaves propulsadas por motores y peso máximo de despegue (MTOW, por sus siglas en inglés) igual o superior a 5.700 kg (12.540 libras).
 - Los daños estructurales de la aeronave superan el millón de USD o el 10% del valor residual (se considera la cantidad de menor importe), o se ha declarado la pérdida de casco.
 - **Pérdida de casco:** la aeronave queda destruida o con daños sustanciales, y no se considera su reparación, incluso si es por motivos financieros por parte del propietario.
- Además de las importantes mejoras en materia de seguridad que se vienen produciendo desde 2005, según se desprende de las estadísticas, es preciso tener en cuenta una mejora subyacente derivada de la presión inflacionista. Como los criterios de siniestralidad no se han ajustado a la inflación desde 2005, los accidentes menos graves han pasado a tenerse en cuenta a la hora de evaluar los resultados en materia de seguridad.