



NOTICIA

No: 10

La Tasa de Accidentes más Baja de la Historia *Aún se Puede Mejorar; Se Mantienen los Problemas de Cada Región*

23 de febrero de 2011 (Tokio) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) dio a conocer los resultados en seguridad aérea durante 2010, que muestran que la tasa de accidentes de aviones construidos en occidente es la más baja en la historia de la aviación.

La tasa global de accidentes en 2010 (medida en pérdidas de aviones totales por millón de vuelos de reactores comerciales construidos en occidente) fue de 0,61 – cifra equivalente a un accidente cada 1,6 millones de vuelos. Este resultado supone una mejora respecto a la tasa de 2009, que fue de 0,71 (un accidente cada 1,4 millones de vuelos). La tasa registrada en 2010 es la más baja en la historia de la aviación, justo por debajo de la tasa de 2006, que fue de 0,65. En comparación con los diez últimos años, la tasa de accidentes se ha reducido un 42% desde la tasa registrada en 2001. Se considera una pérdida total del avión cuando éste resulta totalmente destruido o con daños sustanciales de forma que el avión no puede ser reparado.

“La seguridad es la prioridad número uno del sector aéreo. La tasa de accidentes registrada en 2010 – la más baja de la historia – muestra que el compromiso del sector está dando resultados positivos. Volar es seguro. Pero cada víctima mortal es una tragedia humana que nos recuerda nuestro objetivo final: cero accidentes, cero víctimas mortales. Debemos mantener la firme determinación de conseguir este objetivo cada año”, declaró Giovanni Bisignani, director general y CEO de IATA.

En números absolutos, en 2010 se registraron los siguientes resultados:

- 2.400 millones de personas volaron en 36,8 millones de vuelos seguros (28,4 millones en reactor, 8,4 millones en turbohélice)
- 17 accidentes con pérdida total de aviones construidos en occidente, en comparación con los 19 registrados en 2009
- 94 accidentes (de todos los tipos de avión, construidos en oriente y occidente), en comparación con los 90 ocurridos en 2009
- 23 accidentes mortales (de todos los tipos de avión) en comparación con los 18 en 2009
- 786 víctimas mortales en comparación con las 685 registradas en 2009.

Las líneas aéreas miembro de IATA mejoraron la media del sector, registrando una tasa de accidentes con pérdida total de aviones construidos en occidente de 0,25 – cifra equivalente a un accidente cada 4 millones de vuelos. La acreditación de la Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA) de IATA se ha convertido en condición indispensable para ser miembro de IATA desde el 1 de abril de 2009. Las 234 aerolíneas miembro de IATA tienen la certificación del Registro IOSA. Todas las aerolíneas del mundo pueden acceder al Registro IOSA, formado actualmente por 350 líneas aéreas.

“Los números hablan por sí mismos. Tras el primer año después de que el Registro IOSA se impusiera como condición indispensable a todos los miembros de IATA, la tasa de accidentes nunca ha sido tan baja. Los datos confirman que IOSA está ayudando a mejorar la seguridad en todo el mundo. IOSA forma parte de una estrategia integral de seguridad puesta en marcha por la colaboración conjunta de gobiernos e industria aérea, con el objetivo de reducir el número de accidentes y víctimas mortales”, explicó Bisignani.

Existen diferencias regionales significativas en la tasa de accidentes con pérdida total de aviones construidos en occidente:

- América del Norte (0,10), Europa (0,45), Norte de Asia (0,34) y la Comunidad de Estados Independientes (0,0), se comportaron mejor que la media global, que alcanzó el 0,61.
- Asia-Pacífico registró una tasa más alta que la media global, con un 0,80 en 2010, muy parecida a la del año anterior (0,86).
- La tasa de accidentes de Oriente Medio y Norte de África se redujo significativamente hasta el 0,72 (en comparación con el 3,32 en 2009), y con un solo accidente ocurrido en una aerolínea de la región.
- Latinoamérica y Caribe registraron una tasa más alta (1,87) en comparación con 2009, año en que su tasa de accidentes fue cero; cuatro aerolíneas de la región sufrieron accidentes.
- La tasa de accidentes de África fue de 7,41, más baja que el 9,94 registrado en 2009. Aunque ha mejorado, África sigue registrando la peor tasa del mundo. En 2010 se han producido cuatro accidentes con pérdida total de aviones construidos en occidente pertenecientes a compañías africanas. Estas representan sólo el 2% del tráfico mundial, en cambio los accidentes con pérdida total de aviones construidos en occidente representan el 23%.

Seguridad en África

En 2010, la tasa de accidentes de las aerolíneas africanas que tienen la certificación del Registro IOSA (para todos los tipos de avión) fue un 50% mejor que las aerolíneas que no disponen de esta certificación. Algunos de los esfuerzos que IATA ha realizado en África son: el establecimiento del Programa para la Seguridad Operacional en África (IPSOA) de IATA. IPSOA asegura que todas las aerolíneas africanas miembro de IATA disponen de las herramientas de análisis de datos de vuelo y, como en el último trimestre de 2010, todas las aerolíneas miembro disponen de esta herramienta esencial a punto. IPSOA ofrecerá a IATA los datos necesarios para desarrollar programas de seguridad dirigidos a objetivos específicos en esta región.

“Volar debe ser igual de seguro en cualquier lugar del mundo. Una tasa de accidentes en África que es 12 veces superior a la media global no es aceptable. Es necesario mejorar. Las aerolíneas africanas miembro de IATA se comportaron mejor que las no miembro. Animo a todos los gobiernos de la región a que utilicen IOSA para impulsar la mejora de la región”, manifestó Bisignani.

El análisis de las causas de los accidentes ocurridos en 2010 se centra en varias áreas:

La salida de pista (el avión se sale de la pista durante el despegue o aterrizaje) fue una vez más la causa más común de accidentes, representando el 21% de los accidentes de 2010 (frente al 26% en 2009). La cifra de accidentes por salida de pista descendió hasta el 13% (20 frente a 23 en 2009). Los miembros de IATA han reducido los accidentes de este tipo hasta el 43% desde 2008 (4 frente a 7 en 2009).

El análisis de IATA muestra que el 35% de las salidas de pista ocurrieron en pistas mojadas. Otra causa durante el aterrizaje es una “aproximación inestable”, bien porque el avión se aproxima con demasiada velocidad, demasiada altura o aterriza en un punto más lejano que el

punto de aterrizaje previsto. IATA colabora con el sector aéreo y los reguladores para hacer frente a este reto de seguridad.

En 2009, IATA puso en marcha la herramienta para la Reducción del Riesgo de Excursiones en Pista (RERR). Esta herramienta ofrece material de referencia de alto nivel así como un análisis exhaustivo de los datos de accidentes de este tipo y una compilación de factores de riesgo significativos. La herramienta también provee recomendaciones para operadores, pilotos, aeropuertos, gestión del tráfico aéreo y reguladores. En la primavera de 2011 saldrá una actualización de la RERR en la que colaboran las principales organizaciones de seguridad para tratar de eliminar este tipo de accidentes.

Los daños en tierra supusieron el 11% de todos los accidentes registrados en 2011, una mejora respecto al 17% en 2008, cuando IATA lanzó la Auditoría de Seguridad para Operaciones en Tierra (ISAGO) con el fin de hacer frente a este reto. ISAGO es el primer estándar global de control para la seguridad de operaciones en tierra. El programa contiene más de 400 normas y fue lanzado en febrero de 2008. Las primeras auditorías se llevaron a cabo en mayo de ese mismo año. Hasta la fecha, se han realizado un total de 288 auditorías y 56 proveedores que operan en 81 lugares diferentes disponen de la certificación del Registro ISAGO. El programa ha conseguido el apoyo de varias autoridades de aviación y aeropuertos, y es obligatorio en Líbano y Turquía.

Datos que Conducen a Nuevas Mejoras

La seguridad aérea va a seguir mejorando gracias a que las aerolíneas van a disponer de información que les permitirá identificar tendencias e iniciar medidas preventivas. IATA puso en marcha el Centro Global de Información sobre Seguridad (GSIC) en 2010. Este sitio web interactivo es una ventanilla única que combina datos de seguridad de fuentes como IOSA e ISAGO, análisis de datos de vuelo, informe de pilotos e investigaciones de accidentes, y que no compromete la privacidad comercial.

“La seguridad es un reto constante. El sector de la aviación y los gobiernos necesitan agilizar sus esfuerzos para mejorar el intercambio de información. En 2010, IATA lanzó el GSIC, ofreciendo a sus miembros una oportunidad sin precedentes para acceder a información sobre cuestiones de seguridad. Más de 430 organizaciones diferentes están incorporando datos sobre seguridad en el GSIC, y más del 50% de las aerolíneas miembro de IATA participan en este programa. Está previsto que el GSIC se amplíe sustancialmente durante los próximos años con el consiguiente beneficio para el sector aéreo”, dijo Bisignani.

En septiembre de 2010, IATA firmó un acuerdo histórico con la Organización Internacional de Aviación Civil, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos y la Unión Europea para lanzar el sistema de Intercambio de Información de Seguridad Global. Esta primera asociación entre el sector privado y público servirá para intercambiar información dirigida a mejorar la seguridad y reducir el riesgo.

“La seguridad no es un tema de competitividad entre aerolíneas o gobiernos. Mejorar la seguridad es de interés general. Mediante el intercambio de información y las buenas prácticas podremos seguir mejorando para alcanzar un sector aéreo aún más seguro”, apuntó Bisignani.

- IATA -

Para más información, por favor contacte:

Anthony Concil

Director Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967
Email: corpcomms@iata.org

Notas para los Editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa a unas 230 líneas aéreas que suponen el 93% del tráfico aéreo regular internacional.
- Una pérdida total del avión es un accidente en el que el avión resulta destruido o dañado sustancialmente y no es reparado posteriormente por cualquier razón, incluyendo una decisión financiera del dueño. La IATA realiza el seguimiento e informa de pérdidas de aviones totales construidos en occidente (se excluyen aviones turbohélices y reactores construidos en los países del este)
- Los datos que se presentan son preliminares y están sujetos a una auditoría interna. Las estadísticas definitivas serán presentadas en el informe completo de seguridad de IATA, previsto en abril de 2011.
- IOSA fue introducida en 2003 y, actualmente, es una condición indispensable para ser miembro de IATA. Cualquier línea aérea que quiera pertenecer a IATA debe completar la auditoría IOSA.
- IATA está ampliando el GSIC a través de sus iniciativas clave en seguridad: Informes sobre Seguridad de IATA, la Evaluación de Tendencia sobre Seguridad, Sistema de Análisis e Intercambio de Datos (STEADES), conclusiones sobre el programa de la Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA), conclusiones sobre el programa de la Auditoría de Seguridad para Operaciones en Tierra (ISAGO) y el Intercambio de Datos de Vuelo de IATA (FDX). Además, la base de datos de daños en tierra será añadida al GSIC posteriormente.