



COMUNICADO

No: 14

IATA publica los resultados sobre seguridad aérea en 2013 La seguridad aérea mejora en África

01 de abril, 2014 (Montreal) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha publicado los resultados sobre seguridad aérea en 2013.

- En 2013, el número de fallecidos en accidentes aéreos de aviones comerciales fue de 210, lo que representa una reducción respecto a los 414 fallecidos en 2012 (1).
- La tasa de accidentes de aviones construidos en occidente en 2013 (con pérdida de casco por millón de vuelos) fue del 0,41 —un accidente cada 2,4 millones de vuelos—, superior al 0,21 de 2012 (2) —la tasa más baja en toda la historia de la aviación. Respecto a los últimos cinco años (2009-2013), la seguridad aérea mejoró un 14,6% en 2013 sobre el 0,48 de media en esos cinco años.
- Las aerolíneas miembro de la IATA registraron, en 2013, una tasa de accidentes de aviones construidos en occidente del 0,30 —un 26,8% más que la media global, pero una mejora respecto al 0,32 de los últimos cinco años.

"La seguridad operacional es nuestra mayor prioridad. La industria de la aviación está unida en su compromiso de garantizar la mejora continua de la seguridad. Este compromiso hace que volar sea cada vez más seguro. Sin embargo, los accidentes ocurren de forma ocasional. Publicamos estos datos en un momento en que el mundo sigue buscando el MH370. La industria de aerolíneas, socios y reguladores están comenzando a desentrañar el misterio de su desaparición y entender qué ocurrió, para evitar que vuelva a suceder algo así", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

El 3 de abril, IATA publicará su 50º Informe Anual sobre Seguridad, un análisis completo sobre los resultados en materia de seguridad aérea en 2013. En los últimos cinco años (2009-2013), la industria ha reducido tanto el número de accidentes como el de víctimas mortales, aunque los datos fluctúan en la comparación interanual.

La seguridad en 2013 en cifras:

- Más de 3.000 millones de personas volaron seguras en 36,4 millones de vuelos (29,5 millones volaron en reactores y 6,9 millones, en turbohélices).
- 81 accidentes (todos los tipos de avión, construidos en oriente y occidente), por encima de los 75 en 2012, aunque por debajo del promedio (86) de los últimos cinco años.

- 16 accidentes mortales (todos los tipos de avión) frente a los 15 de 2012 y el 19 de media de los últimos cinco años.
- Un 20% de los accidentes fueron mortales, sin cambios respecto a 2012 y por debajo del 22% de media de los últimos cinco años.
- 12 accidentes con pérdida de casco de aviones construidos en occidente, frente a los 6 ocurridos en 2012 y los 13 accidentes de media en los últimos cinco años.
- 6 accidentes mortales con pérdida de casco de aviones construidos en occidente, superior a los 3 registrados en 2012; se mantiene el promedio de los últimos cinco años.
- 210 víctimas mortales frente a las 414 registradas en 2012 y las 517 de media de los últimos cinco años.

IOSA

Las aerolíneas con acreditación de la Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA, por sus siglas en inglés) de IATA sufrieron seis accidentes con pérdida de casco de aviones construidos en occidente. La tasa total de accidentes (todos los tipos de avión) de las aerolíneas con acreditación IOSA fue mucho menor que la tasa de accidentes de las aerolíneas que no cuentan con dicha acreditación (1,46 frente a 3,60 respectivamente). Hoy, 391 (3) aerolíneas cuentan con acreditación IOSA (www.iata.org/registry), La IOSA es un requisito indispensable para las 240 aerolíneas miembro de IATA. Del resto de aerolíneas que no pertenecen a la asociación, 151 tienen el registro IOSA, un claro indicador de que este certificado es una referencia a nivel mundial en materia de seguridad operacional para las aerolíneas.

“El comportamiento en materia de seguridad operacional de las aerolíneas con certificado IOSA muestra la repercusión de las auditorías en la mejora de este aspecto. Con el fin de mejorar este procedimiento, estamos evolucionando hacia Enhanced IOSA, que incorpora un sistema de supervisión a lo largo de los dos años del ciclo de auditoría. Así, pasaremos del control bianual a un proceso de control continuo”, señaló Tyler.

Diferencias regionales en la tasa de accidentes de aviones construidos en occidente con pérdida de casco

- Regiones que mejoraron la tasa global de accidentes de aviones construidos en occidente con pérdida de casco (0,41): Europa (0,15), América del Norte (0,32) y Norte de Asia (0,00).
- Regiones que mejoraron su tasa de seguridad operacional en 2013 respecto a 2012: África (del 4,55 al 2,03), América Latina y el Caribe (del 0,45 al 0,44). Norte de Asia (0,00) y Europa (0,15) no registraron cambios.
- Regiones que registraron peores resultados en 2013 frente a 2012: Asia-Pacífico (del 0,50 al 0,70), Comunidad de Estados Independientes (CEI) (del 0,00 al 2,09), Oriente Medio-Norte de África (del 0,00 al 0,68), América del Norte (del 0,00 al 0,32).
- Regiones que registraron mejores resultados en 2013 respecto a la media de los últimos cinco años en las respectivas regiones: África (2,03 frente al 6,44), Europa (0,15 frente al 0,25), América Latina y el Caribe (0,44 frente al 0,86), Oriente Medio-Norte de África (0,68 frente al 1,51) y Norte de Asia (0,00 frente al 0,07).
- Latinoamérica y el Caribe registraron una mejora por tercer año consecutivo, pero su tasa superó el promedio mundial ligeramente.
- La CEI registró la peor tasa (2,09) en comparación con 2012 (0,00).

Seguridad en el África Subsahariana

África ha progresado de forma significativa en materia de seguridad operacional. En 2013, las aerolíneas africanas registraron sólo un accidente de avión construido en occidente con pérdida de casco. La tasa de accidentes de aviones construidos en occidente con pérdida de casco mejoró un 55,4% entre 2013 y 2012. Por otro lado, la tasa de accidentes de la región para todos los tipos de avión mejoró casi un 50% (7,45 accidentes por millón de vuelos, frente a 14,80 en 2012).

"Estamos viendo como África progresa. El comportamiento de las aerolíneas con acreditación IOSA es casi siete veces mejor que los operadores de la región que no cuentan con dicha acreditación. Pero debemos tener en cuenta dos aspectos. En primer lugar, la tasa global de África sigue siendo mucho peor que los niveles mundiales, por lo que aún queda mucho trabajo por hacer. En segundo lugar, no debemos dar por sentado que esta reciente tendencia de mejora vaya a continuar. Para que estas mejoras constituyan una base sólida para alcanzar niveles de seguridad de clase mundial, necesitaremos la determinación y el compromiso permanente de todos los actores, incluidos los gobiernos", dijo Tyler.

Los actores de la industria —incluida IATA, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otras organizaciones— han adoptado el Plan Estratégico de Actuación en África mediante el que tratan de abordar las deficiencias en materia de seguridad y reforzar el control regulatorio en la región para conseguir niveles de seguridad de clase mundial en 2015.

Un aspecto clave para los gobiernos en su esfuerzo para lograr un control más efectivo en materia de seguridad operacional es la implementación de las prácticas recomendadas y normas de la OACI (Standards And Recommended Practices – SARPS, por sus siglas en inglés), de acuerdo al Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP, por sus siglas en inglés). A finales de 2013, sólo 11 países africanos habían logrado la implementación del 60% de las SARPS. Será necesario acelerar el ritmo de implementación para alcanzar el compromiso de la Declaración de Abuja en 2015.

Seguridad en la CEI

Las aerolíneas miembro de IATA en la CEI registraron cero accidentes en 2013, el mejor comportamiento de todas las regiones. Sin embargo, la región experimentó un deterioro significativo respecto a 2012. La estrategia de mejora de la seguridad en la CEI se basa en impulsar la capacidad de supervisión de cada estado y garantizar el cumplimiento de las prácticas recomendadas y normas de la OACI; introducción de sistemas de gestión de la seguridad; puesta en marcha de la Iniciativa de capacitación y calificación de IATA (ITQI); y desarrollo de infraestructuras, incluida la asistencia en la implementación de la navegación basada en la performance (PBN, por sus siglas en inglés). IATA insta a los reguladores de los distintos Estados a utilizar los actuales programas de auditoría, reconocidos a nivel internacional, como IOSA, para mejorar actuales sistemas de control en seguridad.

Análisis de los accidentes

La excursión en pista. Las excursiones en pista (salida de pista del avión durante el despegue o aterrizaje) son los accidentes más comunes. El 23% de todos los accidentes ocurridos entre 2009 y 2013 han sido de este tipo. La posibilidad de supervivencia es elevada (menos del 8% de las víctimas mortales en los últimos cinco años). Mejorar la seguridad operacional en pista es uno de los objetivos de la industria para reducir el riesgo de accidente. El intercambio de información, análisis de factores de riesgo, entrenamiento y análisis de la taxonomía de la seguridad en pista forman parte del enfoque integral de la industria para mitigar los riesgos. La

segunda edición de la Herramienta para la Reducción de la Excursión de Pista (RERR) (realizada en 2011 en colaboración con la OACI) y el nuevo conjunto de material didáctico sobre la implantación de la seguridad operacional en la pista (iKit), desarrollado en colaboración con IATA y otras organizaciones aéreas, es una muestra del esfuerzo de los socios de la industria para consolidar sus recursos con el fin de mejorar la seguridad en este área.

Pérdida de control en vuelo (LOC-I). La pérdida de control en vuelo (LOC-I) no es la categoría de accidente más común. Sin embargo, los accidentes por LOC-I causan el mayor número de víctimas mortales. El 95% de este tipo de accidentes de los últimos cinco años causó la muerte de pasajeros y/o tripulación. En 2013, se produjeron ocho accidentes por LOC-I, todos ellos con víctimas mortales; y, entre 2009 y 2013, el 10% de todos los accidentes fueron de esta categoría. De las 2.585 víctimas mortales por accidentes aéreos en los últimos cinco años, 1.546 murieron en accidentes por LOC-I. IATA está elaborando un programa de prevención de accidentes por LOC-I en una única fuente online y que dispondrá, además, de una herramienta de prevención de este tipo de riesgos.

Vuelo controlado contra el terreno (CFIT). Esta categoría de accidentes supone también una preocupación. En 2013, se produjeron seis accidentes CFIT. La mayoría de este tipo de accidentes ocurren en las fases de aproximación y aterrizaje, y están a menudo relacionados con aproximaciones desestabilizadas. Entre 2009 y 2013, el 52% de accidentes CFIT fue por errores en la fase de aproximación. Existe una alta correlación entre la falta de sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS, por sus siglas en inglés) o procedimientos de aproximación de última generación, como la navegación basada en la performance (PBN), y los accidentes CFIT.

IATA ha puesto en marcha una estrategia para reducir los accidentes CFIT mediante una campaña para que los estados aceleren la aplicación de procedimientos de aproximación PBN en las pistas que carecen de aproximación de precisión.

Análisis de datos para impulsar mejoras

La introducción de un enfoque basado en los datos es esencial para llevar a cabo todas las iniciativas de seguridad operacional de la aviación, ya que permite la gestión de la seguridad basándose en hechos reales. IATA ha creado una plataforma integral de Gestión de Datos Globales de Aviación (GADM, por sus siglas en inglés), un completo almacén de datos sobre seguridad operacional. El GADM incluye informes de análisis sobre accidentes, incidentes, daños en tierra, mantenimiento y auditorías, además de los datos de más de 1,8 millones de vuelos de los últimos 15 meses. Cerca de 390 aerolíneas están participando en esta base de datos.

El análisis de esta información será utilizado para identificar factores de riesgo e impulsar y priorizar iniciativas y acciones para mitigar los riesgos.

“La seguridad es una labor de equipo. IATA, OACI y otros actores trabajan alineados en este esfuerzo común. El uso de la información nos ayudará a identificar factores de riesgo mucho antes de que se conviertan en una amenaza para la seguridad”, subrayó Tyler.

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 240 líneas aéreas, que suponen el 84% de tráfico aéreo internacional.
- Síguenos en <http://twitter.com/iata2press> para más información sobre la industria de la aviación.
- Un accidente de aviación con pérdida de casco es un accidente en el que el avión resulta destruido o dañado sustancialmente y no es reparado posteriormente por la razón que sea, como una decisión financiera del propietario.
- El 1 de enero de 1914, St. Petersburg-Tampa Airboat Line se convirtió en el primer servicio regular de pasajeros entre St. Petersburg y Tampa, Florida.
- La Conferencia OPS de IATA se celebra en Kuala Lumpur del 31 de marzo al 02 de abril, 2014. El tema de la conferencia es “Seguridad y operaciones de vuelo – Problemas de hoy, retos de mañana”. Más información [aquí](#)
- [Hoja de datos de seguridad](#) (pdf)
- (1) Según datos provisionales publicados en enero por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el número de fallecidos en accidentes aéreos de aviones comerciales fue de 173. Estos datos se refieren sólo a vuelos comerciales regulares, a los que se suman 37 víctimas más de vuelos no comerciales (como vuelos chárter y de transporte de carga). En total, el número de fallecidos fue de 210. Como resultado del Memorando de Entendimiento en 2010 de IATA, OACI, el Departamento de Transporte de Estados Unidos y la Comisión Europea, IATA y OACI trabajan continuamente para conseguir armonizar las clasificaciones de accidentes y los índices de siniestralidad. Ambas organizaciones se esfuerzan por seguir trabajando en estrecha colaboración y, a través de sus respectivos grupos de expertos, proporcionar una mayor consolidación en sus métodos de análisis y métricas para el futuro. Información más detallada sobre la tasa armonizada de accidentes estará disponible en el próximo 50º Informe Anual sobre Seguridad de IATA.
- (2) La tasa de 2012 se ha ajustado para reflejar un registro más preciso del número total de vuelos.
- (3) A 31 de marzo de 2014.