



Comunicado breve

Avance de resultados sobre seguridad operacional durante el primer trimestre

9 de junio, 2015 (Miami) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha publicado un avance de los resultados del primer trimestre (1 de enero al 31 de marzo) sobre seguridad operacional de la aviación comercial. Los resultados están sujetos a revisión por parte del equipo de trabajo de clasificación de accidentes (*Accident Classification Task Force*, ACTF, por sus siglas en inglés) de la IATA.

- La tasa de accidentes de reactores del primer trimestre de 2015 (con pérdida de casco por millón de vuelos) fue de 0,38, equivalente a un accidente cada 2,6 millones de vuelos. La seguridad mejoró respecto al 0,45 registrado en los últimos cinco años (2010-2014), pero fue superior respecto al 0,23 de 2014, la tasa de accidentes más baja de la historia de la aviación.
- La tasa de accidentes de aviones turbohélice con pérdida de casco fue de 1,58, una mejora respecto a los últimos cinco años (2,92) y a 2014 (2,32). La tasa de accidentes de ambos tipos de avión (reactores y turbohélices) de aerolíneas con certificación de la Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA (IOSA, por sus siglas en inglés) fue de 2,11, casi la mitad respecto al 4,10 de las aerolíneas que no cuentan con dicha certificación.
- El número de accidentes con pérdida total de casco fue de 6 aviones (3 reactores y 3 turbohélices) de un total de 9,8 millones de vuelos (7,9 millones de vuelos con reactores y 1,9 millones con turbohélices).

“Volar es seguro. La industria ha conseguido un récord en seguridad tan elevado que las variaciones anuales relativamente pequeñas pueden distorsionar los resultados. La seguridad operacional de un trimestre es insuficiente para extraer conclusiones. Sin embargo, a medida que los datos se van ajustando a la tendencia quinquenal de mejora, no cabe duda de que la estrategia de la industria va por buen camino”, señaló Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

La aviación nunca es condescendiente con su planteamiento sobre seguridad. Los accidentes son poco frecuentes, y cada uno se investiga a fondo con el fin de obtener nuevas perspectivas que nos ayuden a mejorar la seguridad. La acción a raíz de tres tragedias recientes ilustra este punto:

- **Germanwings 9525:** “La seguridad es la prioridad número uno, día tras día, de los profesionales de la aviación. Sin embargo, la reciente tragedia de Germanwings constata que la aviación no es inmune a los problemas de salud mental”, manifestó Tyler. IATA colabora con el comité de asesoramiento (*Aviation Rulemaking Advisory Committee*, ARC, por sus siglas en inglés) formado recientemente por la Administración

Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés), que examina los asuntos relacionados con la salud mental y emocional de los pilotos. “La constitución de estos comités es un excelente modelo que facilita la elaboración de estándares y prácticas recomendadas gracias a la cooperación de grupos de expertos. La industria lleva varias décadas confiando en este tipo de actuación que ha convertido a la aviación en el medio más seguro de realizar viajes de largo recorrido”, dijo Tyler.

- **MH 370:** Respecto a la desaparición del MH 370, IATA participa en la implementación de una iniciativa para el seguimiento de aeronaves a nivel mundial (NATII, por sus siglas en inglés), dirigida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- **MH 17:** Tras el derribo del MH 17, los gobiernos y la industria de la aviación se han unido para encontrar formas de reducir el riesgo de los aviones que sobrevuelan zonas de conflicto. Una de las propuestas es el intercambio efectivo de información relevante sobre los riesgos para la aviación civil. La IATA pide, además, la creación de un convenio internacional que regule el diseño, fabricación, venta y despliegue de armamento antiaéreo.

Estrategia y estándares globales

Tradicionalmente, las principales orientaciones para la mejora de la seguridad aérea han llegado a través de un sistema bien establecido de investigación sobre accidentes aéreos. A medida que los accidentes aéreos son cada vez más raros, el avance en materia de seguridad operacional debe producirse a partir de la aplicación de un enfoque sistémico basado en el intercambio y análisis de datos en un marco global de cooperación para el desarrollo de estándares globales.

El cumplimiento de estándares globales y prácticas recomendadas son un requisito previo a la seguridad. Con el fin de potenciar IOSA, el estándar mundial para la evaluación de la seguridad operacional, IATA introduce, este año, *Enhanced IOSA*, un nuevo concepto de control continuo de cumplimiento de los estándares y prácticas recomendadas durante el ciclo de dos años de auditoría, en lugar de la supervisión bianual de la IOSA.

IATA ha desarrollado también la certificación *Standard Safety Assessment* (ISSA, por sus siglas en inglés), dirigido a todos los operadores que no cumplen los requisitos para la certificación IOSA, bien porque operan aviones por debajo de 5.700 kg de peso máximo de despegue, bien porque su modelo de negocio es incompatible con los requisitos IOSA.

Ambos programas son dos elementos relevantes del Programa de Seguridad de Seis Puntos de la IATA, una estrategia basada en el análisis de datos que trata de identificar y abordar todas aquellas cuestiones que puedan afectar a la seguridad operacional:

- Reducir el riesgo operacional.
- Mejorar la calidad y el cumplimiento de estándares a través de auditorías.
- Defender la mejora de las infraestructuras aéreas, como la implementación de la navegación basada en la performance.
- Apoyar una implementación firme de los sistemas de gestión de seguridad.
- Apoyar una contratación de personal y una formación eficaces con el fin de mejorar la calidad y el cumplimiento de estándares a través de programas como *Quality and Training* de la IATA y la licencia MPL (*Multi-crew Pilot License*) de la OACI.
- Identificar y abordar problemas emergentes en seguridad, como las baterías de litio.

En la base de este planteamiento sobre seguridad operacional subyace el programa *Global Aviation Data Management* (GADM, por sus siglas en inglés) de la IATA, un almacén integral de datos sobre seguridad aérea procedentes de la aviación. GADM incluye el análisis de informes sobre accidentes, incidentes, daños en tierra, mantenimiento y auditorías, además de datos procedentes de casi dos millones de vuelos y más de un millón de informes sobre seguridad aérea. Más de 470 organizaciones, incluido el 90% de las aerolíneas miembros de la IATA, participan como mínimo en una base de datos GADM.

“Aunque la aviación es cada vez más segura, debemos estar preparados en todo momento para afrontar acontecimientos imprevistos. Los futuros avances en seguridad vendrán del análisis de datos de todos los vuelos, y no solo de la probabilidad infinitesimal de que ocurra un accidente. El programa GADM nos ayudará a aplicar nuestros recursos donde sean más necesarios”, dijo Tyler.

-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 260 líneas aéreas que suponen el 83% del tráfico aéreo internacional.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata2press>. Más información sobre la AGM en #IATAAGM.
- Material adicional de la AGM para los medios, como material gráfico, se puede descargar en www.iata.org/agm-news
- Según la IATA, un accidente debe cumplir TODOS los criterios siguientes:
 - La(s) persona(s) a bordo tienen la intención de volar (tanto tripulación como pasajeros).
 - El vuelo está dentro de los límites de la actividad comercial, bien sea un servicio programado o chárter de pasajeros o bien de transporte de carga aérea. Se excluyen los vuelos de negocios, de formación y los vuelos de ensayo o mantenimiento.
 - El avión está propulsado por motores y tiene un peso máximo de despegue (MTOW) igual o superior a 5.700 kg (12.540 libras).
 - Los daños estructurales de la aeronave superan el millón de dólares o el 10% del valor residual (se considerará la cantidad de menor importe), o se ha declarado siniestro total (pérdida de casco).
- Una pérdida de casco es un accidente en el que el avión resulta destruido o sustancialmente dañado, y no se repara posteriormente por ninguna razón, incluida la decisión financiera del propietario.
- Todas las cifras sobre seguridad que se muestran en este comunicado son provisionales y representan el total de las cifras recibidas en el momento de la publicación más los datos estimados. Las cifras históricas pueden ser revisadas.