



NOTICIAS

No: 5

La Tasa de Accidentes de Aviación Disminuye en 2009 **-- Enfoque Renovado en Formación y Datos --**

18 de febrero de 2010 (Montreal) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) dio a conocer los resultados en seguridad aérea durante 2009 que muestran una tasa de accidentes de aviones construidos en occidente, la segunda más baja en la historia de la aviación.

La tasa global de accidentes en 2009 (medida en pérdidas de aviones totales por millón de vuelos de reactores comerciales construidos en occidente) fue de 0,71 – cifra equivalente a un accidente cada 1,4 millones de vuelos. Este resultado supone una mejora respecto a 2008 cuando la tasa registrada fue de 0,81 (un accidente cada 1,2 millones de vuelos). La tasa registrada en 2009 fue la segunda más baja en la historia de la aviación, ligeramente por encima 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 36% desde la tasa registrada en el año 2000.

En números absolutos, en 2009 se registraron los siguientes resultados:

- 2.300 millones de personas volaron seguras en 35 millones de vuelos (27 millones en reactor, 8 millones en turbohélice)
- 19 accidentes de aviones construidos en occidente, en comparación con los 22 registrados en 2008
- 90 accidentes (de todos los tipos de avión, construidos en oriente y occidente) en comparación a los 109 en 2008
- 18 accidentes mortales (de todos los tipos de avión) en comparación con los 23 en 2008
- 685 víctimas mortales en comparación con las 502 registradas en 2008

“La seguridad es la prioridad número uno de la industria. Incluso durante una década en la que las líneas aéreas han perdido una media de 5.000 millones de dólares por año, hemos sido capaces de mejorar nuestro récord de seguridad. El año pasado, 2.300 millones de personas volaron de forma segura. Pero cada víctima mortal es una tragedia humana que nos recuerda nuestro objetivo final: cero accidentes, cero víctimas mortales”, dijo Giovanni Bisignani, Director General y CEO de la IATA.

Las líneas aéreas miembros de la IATA mejoraron la media de la industria con una tasa de accidentes de aviones construidos en occidente de 0,62 – cifra equivalente a un accidente cada 1,6 millones de vuelos. “En 2009, la IATA marcó un importante hito en materia de seguridad aérea. Desde el 1 de abril, todos sus miembros habían superado la Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA – un testimonio de nuestro compromiso con los más altos estándares globales de seguridad operacional. IOSA es la norma global. Actualmente, el registro IOSA está formado por 332 líneas aéreas, incluyendo los 231 miembros de la IATA”, comentó Bisignani.

Existen diferencias regionales significativas en la tasa de accidentes.

- **El Norte de Asia, América Latina y el Caribe, así como la Comunidad de Estados Independientes (CIS)** tuvieron cero pérdidas de aviones construidos en occidente, en 2009.
- **América del Norte** (0,41) y **Europa** (0,45) presentan una tasa mejor que la media global de 0,71.
- La tasa de accidentes de **Asia-Pacífico** empeoró en 2009, que fue de 0,86 (en comparación con el 0,58 en 2008), debido a los tres accidentes de las líneas aéreas de la región.
- La tasa de accidentes de **Oriente Medio y Norte de África** se elevó a 3,32 (en comparación con el 1,89 en 2008), con cuatro accidentes de las compañías de la región.
- **África** tuvo una tasa de accidentes de 9,94, significativamente más alta que la de 2008, que fue de 2,12. África tiene una vez más la peor tasa del mundo. Se perdieron cinco aviones de compañías africanas construidos en occidente en 2009. Éstas representan el 2% del tráfico global, pero las pérdidas representan el 26% de todos los aviones construidos en occidente.

El análisis de las causas de los accidentes ocurridos en 2009 se centra en tres áreas principales:

- **Las salidas de pista continúan siendo un reto y suponen el 26% de todos los accidentes ocurridos en 2009.** Sin embargo, el número total de salidas de pista se redujo un 18% (23 frente a 28 en 2008). IATA lanzó su Herramienta de Seguridad en Pista (Runway Excursion Risk Reduction Toolkit) en 2009, con una versión actualizada para finales del presente año. La herramienta está incorporada dentro de la amplia gama de herramientas de datos de seguridad de la IATA, en el Centro Global de Información sobre Seguridad de la IATA (GSIC), una página web que se puede personalizar para que los usuarios puedan obtener información relevante sobre seguridad a través de una simple aplicación, permitiéndoles marcar un punto de referencia para llevar a cabo análisis de tendencias y gestión de riesgos.
- **Los daños en tierra supusieron el 10% de todos los accidentes en 2009.** Para mejorar la seguridad y reducir el coste de 4 millones de dólares anuales, la IATA introdujo la Auditoría de Seguridad para Operaciones en Tierra (ISAGO). Basada en los mismos principios de la auditoría IOSA, ISAGO es el primer estándar global de control de operaciones en tierra. Las primeras auditorías se realizaron en 2008. Hasta la fecha, se han realizado un total de 149 auditorías.
- **Si las salidas de pista y los daños en tierra fueron las principales causas de accidentes, la actuación del piloto contribuyó un 30% en todos los accidentes.** La Iniciativa de la IATA en materia de Capacitación y Cualificación (IATA's Training and Qualifications Initiative – ITQI) presiona para que el entrenamiento basado en el modelo de competencias tome como referencia las amenazas que revelan los informes de accidentes/incidencias y la recogida de datos de vuelo. La IATA va a trabajar también a través de la OACI para desarrollar un Sistema de Gestión de Riesgos de Fatiga como parte del Sistema de Gestión de Seguridad (SMS). Este será un nuevo proceso para gestionar de forma sistemática la fatiga de la tripulación teniendo en cuenta los cambios en las capacidades del avión y en las operaciones de la línea aérea.

Estas iniciativas son coherentes con el completo Programa de Seis Puntos sobre Seguridad de la IATA, que se centra en seguridad de infraestructuras, gestión y análisis de datos de seguridad, operaciones, Sistemas de Gestión de Seguridad, mantenimiento y auditoría.

“La seguridad es un reto constante. Tras haber conseguido que la aviación sea la forma más segura de volar, sólo podremos mejorar con un cuidadoso análisis de datos. Debemos comprender los riesgos para la seguridad subyacentes, no solo desde los accidentes que se producen cada año, sino juntando y analizando los datos de millones de vuelos seguros. El Centro Global de Información sobre Seguridad de la IATA se lanzó en diciembre de 2009 para tal

fin. Nuestro objetivo es trabajar con otras organizaciones y gobiernos involucrados en seguridad aérea para que se añadan a la base de datos y conseguir más mejoras”, dijo Bisignani.

- IATA -

Contacto:

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 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)
- IOSA fue introducida en 2003 y, actualmente, es una condición indispensable para ser miembro de la IATA. Cualquier línea aérea que quiera pertenecer a la IATA deben completar la auditoría IOSA. La IATA financia la auditoría IOSA para sus miembros.
- La IATA ampliará el GSIC a través de sus iniciativas clave en seguridad: Informes sobre Seguridad de la 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 la IATA (FDX). Además, la base de datos de daños en tierra será añadida al GSIC cuando se lance a finales de 2010.
- El acceso a esta información está limitado, en la etapa inicial del GSIC, únicamente a los miembros de la IATA que participen en cada programa.
- En 2009, ISAGO efectuó 109 auditorías. Los proveedores de servicios en tierra comienzan a ver el beneficio de alinear y estructurar sus operaciones de una forma más efectiva y segura.
- Los objetivos de la [ITQI](#) son:
 - Aumentar el fondo de recursos mediante la identificación de medios para mejorar el atractivo de la industria.
 - Mejorar la eficacia de los programas de cualificación desarrollando e introduciendo el entrenamiento basado en el modelo de competencias.

Aumentar la permeabilidad del mercado global asegurando una implementación unificada.