



COMUNICADO

No: 06

IATA publica los datos sobre seguridad aérea en 2015 Cero accidentes mortales con pérdida de casco

15 de febrero, 2016 (Montreal) – Según el informe de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) sobre seguridad operacional de la aviación comercial en 2015:

- La tasa global de accidentes de reactores en 2015 (con pérdida de casco por millón de vuelos) fue 0,32 –un accidente importante por cada 3,1 millones de vuelos–. La cifra supera el 0,27 registrado en 2014, pero mejora un 30% respecto al 0,46 registrado en el quinquenio 2010-2014.
- En 2015 se registraron cuatro accidentes de aviones turbohélice y un total de 136 víctimas mortales, una mejora respecto a la media anual de 17,6 accidentes mortales y 504 pérdidas humanas registrados en el quinquenio 2010-2014.
- La tasa de accidentes de reactores con pérdida de casco de las aerolíneas miembro de la IATA fue de 0,22 (un accidente por cada 4,5 millones de vuelos). La cifra mejora el dato global (31%) y se acerca a los 0,21 accidentes por millón de vuelos ocurridos en el quinquenio 2010-2014, aunque supera el 0,12 registrado en 2014.
- La pérdida del Germanwings 9525 (suicidio del piloto) y Metrojet 9268 (presunto acto terrorista) en 2015 y en los que perecieron 374 personas se excluyen de esta estadística. Estos accidentes están catalogados como actos de interferencia ilícita.¹

“2015 vuelve a ser un año de contrastes en lo que se refiere a seguridad aérea. En términos de víctimas mortales se puede considerar un año extraordinario, y la tendencia a largo plazo sigue mostrándonos que volar es cada vez más seguro. Sin embargo, los dos accidentes deliberados –la destrucción del Germanwings 9525 y del Metrojet 9268– han conmocionado al mundo entero. La solución no es fácil, pero la aviación sigue trabajando para evitar este tipo de tragedias”, declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

Seguridad aérea en 2015



Nota: Metrojet 9268 (presunto acto terrorista) y Germanwings 9525 (suicidio de piloto) son actos deliberados y no se incluyen en esta estadística. El total de víctimas mortales en 2015, incluidas estas dos tragedias, asciende a 510 entre un total de 3.500 millones de pasajeros.



Seguridad operacional en 2015 en cifras:

- Más de 3.500 millones de personas volaron seguras en 37,6 millones de vuelos (31,4 millones en reactores y 6,2 millones en turbohélices).
- 136 víctimas mortales frente a 641 en 2014 y 504 de promedio entre 2010-2014. Si se incluyen las víctimas mortales de los vuelos Germanwings 9525 y Metrojet 9268, la cifra en 2015 asciende a 510.
- 68 accidentes (todos los tipos de avión), por debajo de los 77 ocurridos en 2014 y el 90 promedio entre 2010-2014.
- Cuatro accidentes mortales (todos los tipos de avión), frente a los 12 registrados en 2014 y el 17,6 promedio entre 2010-2014.
- El porcentaje de accidentes mortales fue un 6%, por debajo del 19,6% promedio entre 2010-2014.
- 10 accidentes de reactores con pérdida de casco, frente a 8 en 2014 y 13 promedio entre 2010-2014.
- Cero accidentes de reactores con pérdida de casco y víctimas mortales, por debajo de los 3 ocurridos en 2014 y 6,4 promedio entre 2010-2014.
- Aunque no se registraron accidentes aéreos con víctimas mortales de pasajeros a bordo de reactores comerciales, sí se registraron, en cambio, dos accidentes de reactores que causaron pérdida de vidas humanas:
 1. Ocho víctimas mortales en tierra a consecuencia de una excursión de pista de un carguero en la República Democrática del Congo.
 2. Un reactor de pasajeros y un avión ambulancia colisionaron sobre Senegal. Los pasajeros salieron ilesos, pero el fuselaje del avión ambulancia no se ha localizado hasta la fecha y se teme que las 7 personas a bordo hayan perdido la vida.
- Ocho accidentes con pérdida de casco de aviones turbohélice, cuatro de ellos mortales.

Tasa de accidentes de reactores con pérdida de casco por región según la nacionalidad del operador

Todas las regiones, excepto Norteamérica, mejoraron el desempeño en seguridad operacional en 2015 respecto al período 2010-2014:

1. África (3,49 frente a 3,69);
2. Asia-Pacífico (0,21 frente a 0,56);
3. Comunidad de Estados Independientes, CEI (1,88 frente a 3,14);
4. Europa (0,15 frente a 0,18);
5. Latinoamérica y el Caribe (0,39 frente a 0,92);
6. Oriente Medio – Norte de África (0,00 frente a 1,00);
7. Norteamérica (0,32 frente a 0,13);
8. Norte de Asia (0,00 frente a 0,06).

Tasa de accidentes de aviones turbohélice con pérdida de casco por región según la nacionalidad del operador

La tasa mundial de accidentes con pérdida de casco de aviones turbohélice mejoró en 2015: 1,29 accidentes con pérdida de casco por millón de vuelos, frente a 3,95 entre 2010-2014.

Regiones que mejoraron su seguridad en 2015 respecto a la tasa registrada en los cinco años previos:

1. África (4,53 frente a 18,20);
2. Asia- Pacífico (2,07 frente a 2,36);
3. Comunidad de Estados Independientes, CEI (0,00 frente a 17,83);
4. Europa (0,00 frente a 1,63);
5. Latinoamérica y el Caribe (0,00 frente a 5,38);
6. Oriente Medio – Norte de África (0,00 frente a 13,88);
7. Norteamérica (0,51 frente a 1,38).

Norte de Asia registró el peor desempeño (25,19 frente a 5,90) con dos accidentes con pérdida de casco, uno de ellos mortal, una cifra que resulta significativa si se tiene en cuenta el reducido número de vuelos en aviones turbohélice en esta región –unos 80.000 vuelos en 2015 de los 6,2 millones en todo el mundo.

IOSA

Las aerolíneas con certificación de la Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA ([IOSA](#), por sus siglas en inglés) sufrieron 4 accidentes de reactores con pérdida de casco (sin víctimas mortales) y un accidente con pérdida de casco de un avión turbohélice que resultó mortal. La tasa total de accidentes (todos los tipos de avión) de las aerolíneas con acreditación IOSA fue casi tres veces menor que la tasa de accidentes de las aerolíneas que no cuentan con esta acreditación (1,14 frente a 3,23 respectivamente) en 2015; y respecto a la tasa promedio entre 2010-2014, el mejor desempeño superó en más del triple la tasa de accidentes de las aerolíneas sin dicha acreditación (1,48 frente a 4,99). A 12 de febrero, el número de aerolíneas que cuentan con certificación IOSA es de 408. Para los 262 miembros de la IATA, la certificación IOSA es un requisito imprescindible. El elevado número de aerolíneas no miembro

de la IATA (146) que cuentan con esta certificación es una muestra del prestigio de IOSA como marco de referencia para la gestión de la seguridad operacional.

“Trece años después, IOSA sigue siendo un prestigioso y reconocido estándar global en auditorías de aviación comercial. En 2016 seguimos trabajando para asegurar que IOSA siga ofreciendo los más altos estándares de calidad”, señaló Tyler.

Mejora en la seguridad operacional en el África Subsahariana

Las aerolíneas del África Subsahariana registraron cuatro accidentes de aviones comerciales con pérdida de casco en 2015, dos reactores y otros dos aviones turbohélice, uno de estos últimos con víctimas mortales.

“La seguridad en África se mueve en la dirección correcta. En 2015 la tasa de accidentes con pérdida de casco, tanto de aviones turbohélice como de reactores, mejoró respecto al período 2010-2014. Sin embargo, la seguridad sigue siendo un reto en la región. IOSA se presenta como una valiosa herramienta para conseguir que África alcance los niveles mundiales en materia de seguridad. Las 32 aerolíneas subsaharianas que cuentan con la certificación IOSA obtienen un comportamiento 3,5 veces mejor (respecto a todo tipo de accidentes) que los operadores que no tienen este certificado (3,62 por millón de vuelos frente a 12,99). Los estados africanos deben incorporar IOSA como un requisito imprescindible en el proceso de certificación”.

“Los gobiernos de la región deben también acelerar la implementación de los estándares y prácticas recomendadas (SARP, por sus siglas en inglés) de seguridad de la OACI, de acuerdo a su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP). A finales de enero de 2016, solo 21 estados africanos alcanzaron el 60% de implementación de las SARP”, añadió Tyler.

Programa de Seguridad de Seis Puntos

El programa de Seguridad de Seis Puntos de la IATA ([Six Point Safety Strategy](#)) se basa en un completo análisis de datos que trata de identificar problemas derivados de la organización y el funcionamiento, u otros problemas emergentes que puedan afectar a la seguridad:

- Reducir el riesgo operacional como la pérdida de control en vuelo, accidentes de pista o vuelo controlado contra el terreno.
- Mejorar la calidad y el cumplimiento de estándares a través de auditorías.
- Defender la mejora en materia de infraestructuras enfocadas en el desempeño.
- Apoyar una implementación firme de los sistemas de gestión de seguridad.
- Apoyar una contratación de personal y una formación eficaz con el fin de mejorar la calidad y el cumplimiento de estándares a través de programas como *Quality and Training* de la IATA.
- Identificar y abordar problemas emergentes en seguridad, como las baterías de litio y la integración de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS, por sus siglas en inglés).

- IATA -

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 260 líneas aéreas, que representan el 83% de tráfico aéreo internacional.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata2press>
- 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 una actividad comercial, bien sea un servicio programado o chárter de pasajeros o bien de transporte de carga aérea. Quedan excluidos los vuelos de negocios, formación y vuelos de ensayo o mantenimiento.
 - El avión está propulsado por motores y tiene un peso máximo de despegue (MTOW) a partir de 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 como pérdida 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 una decisión financiera del propietario.
 - [Safety fact sheet](#) (pdf).

ⁱ Los accidentes se clasifican según diferentes parámetros. Deben ser validados y clasificados por el Grupo de Tarea de Clasificación de Accidentes (ACTF, por sus siglas en inglés), en el que participan expertos de la industria dirigidos por la IATA.