



# COMUNICADO

No: 8

## **IATA publica los resultados sobre seguridad aérea en 2014 —Se reducen los accidentes de reactores, pero aumenta el número de víctimas mortales—**

**9 de marzo, 2015 (Hong Kong)** – Según el informe de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) sobre seguridad operacional de la aviación mundial en 2014:

- La tasa global de accidentes de aviones en 2014 (con pérdida de casco por millón de vuelos) se redujo a 0,23, la tasa más baja de la historia de la aviación, equivalente a un accidente cada 4,4 millones de vuelos. La cifra representa una mejora respecto al 0,41 en 2013 (un accidente cada 2,4 millones de vuelos), y al 0,58 registrado en el quinquenio 2009-2013.
- En total, 12 accidentes mortales con pérdida de aeronave (todo tipo de avión) y 641 víctimas mortales, frente a los 19 registrados entre 2009 y 2013 y que causaron 517 víctimas mortales.
- Las aerolíneas miembros de la IATA registraron una tasa de accidentes de reactores con pérdida total de casco de 0,12 —un accidente cada 8,3 millones de vuelos, un 48% mejor que el promedio mundial respecto al 0.33 del último quinquenio.

“Un solo accidente ya es demasiado. Por eso, la seguridad operacional es siempre la principal prioridad de la aviación. Y aunque la seguridad de la aviación ha sido protagonista de los titulares en 2014, las cifras demuestran que volar es cada vez más seguro”, dijo Tony Tyler, consejero delegado de la IATA

### **MH 370 y MH 17**

El año 2014 será recordado por dos estremecedores y trágicos sucesos: la desaparición del MH 370 y el derribo del MH 17. Aunque se desconocen las causas de la desaparición del MH370, su pérdida forma parte de uno de los 12 accidentes mortales ocurridos en 2014. La industria de la aviación ha aplaudido la propuesta de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre la adopción de un nuevo estándar para el seguimiento mundial de aviones comerciales, una iniciativa que cuenta con el asesoramiento de instituciones de todo el mundo con el fin de evaluar su impacto y contribuir a su implementación.

El derribo del MH 17 por armamento antiaéreo no se incluye en la estadística global de accidente, ya que no cumple los criterios globales de clasificación de accidentes, que no

reconocen como tales este tipo de siniestros, como ocurrió con los cuatro aviones involucrados en el 11-S.

“El derribo del MH 17, en el que 298 personas perdieron la vida, es un acto inaceptable. Los gobiernos y la industria han sumado sus esfuerzos para encontrar soluciones que reduzcan el riesgo de sobrevolar zonas de conflicto, como el intercambio de información crítica sobre los riesgos potenciales para la aviación civil. Hacemos un llamamiento a los gobiernos para que encuentren un mecanismo internacional que regule el diseño, la fabricación y la distribución de armas con capacidades antiaéreas”, declaró Tyler.

“Para las personas que vuelan, un siniestro aéreo no deja de ser una tragedia aérea, con independencia de cómo se catalogue. En 2014 hemos logrado reducir el número de accidentes mortales, aun si incluyéramos el MH 17. El mayor homenaje que podemos rendir a aquellos que perdieron sus vidas en tragedias relacionadas con la aviación es seguir dedicando nuestros esfuerzos para conseguir una aviación cada vez más segura. Y eso es exactamente lo que estamos haciendo”, señaló Tyler.

2014 ha sido un año de **contrastes:**  
seguro, pero con algunos **sucesos trágicos\***



\* El MH 17 no se incluye en esta estadística por no cumplir los criterios de clasificación de accidentes

### La seguridad operacional en 2014 en cifras:

- Más de 3.300 millones de personas volaron seguras en 38 millones de vuelos (30,6 millones en reactores y 7,4 millones en turbohélices).
- 73 accidentes (todos los tipos de avión), frente a los 81 accidentes registrados en 2013 y los 86 de promedio anual en los cinco años anteriores.
- 12 accidentes mortales (todos los tipos de avión), inferior a los 16 ocurridos en 2013 y los 19 de promedio en los cinco años precedentes.
- El 16% de todos los accidentes fueron mortales, por debajo del 22% de promedio en los cinco años anteriores.
- Siete accidentes de reactores con pérdida total de casco, por debajo de los 12 ocurridos en 2013 y los 16 registrados en los cinco años anteriores.
- Tres accidentes mortales de reactores con pérdida total de casco, por debajo de los seis registrados en 2013 y los ocho de promedio, en los cinco años anteriores.
- 17 accidentes de aviones turbohélice con pérdida de casco, nueve de los cuales fueron mortales.

- 641 víctimas mortales, una cifra superior a las 210 registradas en 2013 y a las 517, en los cinco años anteriores.

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

- Todas las regiones, excepto Europa, mejoraron su comportamiento en 2014 respecto a 2013. En Europa, la tasa de accidentes de reactores con pérdida de casco se mantuvo en 0,15 por millón de vuelos.
- La seguridad operacional mejoró en todas las regiones en 2014 respecto al quinquenio comprendido entre 2009 y 2013:
  1. África (de 6,83 a 0,00)<sup>i</sup>;
  2. Asia-Pacífico (de 0,63 a 0,44);
  3. Comunidad de Estados Independientes, CEI (de 2,74 a 0,83);
  4. Europa (de 0,24 a 0,15);
  5. Latinoamérica y el Caribe (de 0,87 a 0,41);
  6. Oriente Medio – Norte de África (1,82 a 0,63);
  7. Norteamérica (de 0,20 a 0,11)
  8. Norte de Asia (de 0,06 a 0,00).
- CEI tuvo el peor comportamiento (0,83) de todas las regiones; sin embargo, registró una fuerte mejora durante tres años consecutivos: 6,34 (2011); 1,91 (2012); 1,79 (2013).

### **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 se redujo a 2,30 siniestros por millón de vuelos en 2014, frente a los 2,78 siniestros registrados entre 2009 y 2013.
- Regiones que mejoraron su seguridad en 2014 respecto a la tasa registrada en los cinco años previos: Asia-Pacífico (de 2,16 a 0,00); CEI (de 12,12 a 11,95); Europa (de 1,46 a 0,71); Latinoamérica y el Caribe (de 4,53 a 1,21); Oriente Medio – Norte de África (de 7,91 a 7,17).
- África registró el peor comportamiento (14,13 accidentes con pérdida de casco de aviones turbohélice por millón de vuelos) en 2014, una cifra que supera la tasa registrada en los cinco años previos (9,62). En el Norte de Asia, la baja frecuencia de servicios con aviones turbohélice hizo que se disparara la cifra de accidentes con pérdida total de casco de este modelo de avión hasta el 11,28, frente al 2,41 registrado en el quinquenio anterior. Norteamérica también registró una tasa superior (1,19) en 2014 respecto a los cinco años precedentes (1,02).

### **IOSA**

Las aerolíneas con certificación de la Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA ([IOSA](#), por sus siglas en inglés) sufrieron tres accidentes de reactores con pérdida de casco y un accidente de un avión turbohélice. La tasa total de accidentes (todos los tipos de avión) de las aerolíneas con acreditación IOSA fue tres veces inferior que la de las aerolíneas sin dicha acreditación (1,09 frente a 3,32 respectivamente). A 4 de marzo de 2015, 396 aerolíneas cuentan con acreditación IOSA. La IOSA es un requisito indispensable para las 251 aerolíneas miembros de IATA. Además, otras 145 aerolíneas cumplen la certificación IOSA, una muestra

de la importancia de este certificado que se ha convertido en un referente mundial en materia de seguridad operacional para las aerolíneas.

“El comportamiento general de las aerolíneas que cumplen la certificación IOSA muestra el impacto positivo de las auditorías en la seguridad operacional. A principios de este año, pusimos en marcha *Enhanced* IOSA, una IOSA perfeccionada con nuevos sistemas de supervisión que mejoran las tareas de vigilancia y permiten una supervisión continuada durante los dos años que dura el ciclo de la auditoría”, dijo Tyler.

## **ISSA**

Cuando los operadores no cumplen los requisitos mínimos para optar a la acreditación IOSA, bien porque están en un rango por debajo de 5.700 kg (12.566 libras) de peso máximo de despegue, o porque su modelo de negocio es incompatible con los requisitos IOSA, la IATA ha desarrollado la certificación Standard Safety Assessment (ISSA), un certificado no vinculado al requisito de pertenecer a la IATA. Los operadores con aeronaves por encima de 5.700 kg MTOW podrán optar inicialmente por el registro ISSA. Posteriormente, el operador deberá realizar un registro inicial en IOSA para poder permanecer en el registro de auditoría de la IATA.

"Hay una clara necesidad de garantizar que los operadores, sean del tipo que sean, disponen de una infraestructura de seguridad operacional sólida, lo que se valida mediante auditorías. La ISSA es la respuesta a la necesidad de una norma de seguridad operacional global para los operadores que no pueden optar al registro IOSA. Estoy seguro de que el estándar ISSA proporcionará el mismo beneficio en materia de seguridad que IOSA", apuntó Tyler.

## **Avance en la seguridad operacional en el África Subsahariana**

Las aerolíneas del Africa Subsahariana no registraron ningún accidente de reactores con pérdida de casco en 2014. “La seguridad sigue siendo un reto en África. El hecho de que no se haya producido ningún accidente de reactores con pérdida de casco el año pasado es un progreso real, en línea con los objetivos de la Declaración de Abuja. Sin embargo, el mal comportamiento de los aviones turbohélices deja en evidencia todo que queda por hacer. Los gobiernos de la región deben 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 2014, solo 14 estados africanos alcanzaron el 60% de implementación de las SARP. No cabe duda de que la incorporación de IOSA aportará enormes beneficios”, señaló Tyler. Las 27 aerolíneas subsaharianas acreditadas en IOSA obtienen un comportamiento diez veces mayor en términos de accidentes que los operadores que no tienen este certificado (1,95 por millón de vuelos frente a 19,62).

## **Seguridad operacional en CEI**

Por segundo año consecutivo, las aerolíneas de los países del CEI que cuentan con la acreditación IOSA no registraron ningún accidente en 2014. La tasa de accidentes de reactores con pérdida de casco fue 0,83, una extraordinaria mejora respecto al 2,74 del quinquenio anterior. Sin embargo, esta cifra está muy por debajo de los niveles mundiales. “La mejora es evidente en los países CEI, pero aún queda mucho por hacer si se tiene en cuenta el programa global de Seguridad de Seis Puntos de la IATA”, dijo Tyler.

## Los aviones turbohélice en el punto de mira

La tasa de accidentes de aviones turbohélice con pérdidas de casco de los operadores con el registro IOSA fue 0.47 por millón de vuelos —menos de 1 accidente con pérdida de casco por cada 2 millones de vuelos—. Sin embargo, la tasa global fue significativamente más alta (2,30 por millón de vuelos). IATA y otros actores interesados trabajan para extender el grado de concienciación sobre la importancia de dedicar esfuerzos a mejorar los sistemas, la formación y las infraestructuras aeroportuarias para este tipo de operaciones con el fin de reducir este déficit. Según las estadísticas, el nivel de seguridad operacional de los transportistas de cualquier sector aumenta cuando la infraestructura operacional, incluida la capacidad de gestión de la seguridad del propio operador, es robusta. Estándares operacionales como IOSA, que exigen una infraestructura sólida, son clave para unas operaciones más seguras.

## Análisis de datos para la mejora de la seguridad

A lo largo de la historia, la seguridad operacional de la aviación ha mejorado gracias a un proceso de investigación bien desarrollado que identifica las causas probables de un accidente y establece recomendaciones para reducir el riesgo. Sin embargo, a medida que la aviación se vuelve cada vez más segura y se reducen los accidentes, la escasez de datos no permite trazar la tendencia necesaria para un enfoque basado en el riesgo sistémico que contribuya a mejorar la seguridad. De ahora en adelante, el aumento de la seguridad deberá centrarse en el análisis de datos de los más de 38 millones de vuelos que operan de forma segura cada año, en lugar de basarse en un puñado de vuelos en los que algo va mal.

Con este objetivo, la IATA ha creado el programa Global Aviation Data Management (GADM), un completo almacén de datos sobre seguridad operacional procedentes de la aviación. GADMA 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 de más de un millón de informes sobre seguridad aérea. Más de 470 organizaciones, incluido el 90% de las aerolíneas miembros de la IATA, participan, por lo menos, en una base de datos GADM.

“El programa GADM mejorará la capacidad de la industria de la aviación en la identificación de problemas antes de que se conviertan en un riesgo potencial. Todos los actores han mostrado su compromiso para conseguir una aviación cada vez más segura a través del análisis de datos, la cooperación y la confianza en estándares globales y mejores prácticas”, dijo 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
- Mejorar la calidad y el cumplimiento de estándares a través de auditorías.
- Defender la mejora en materia de infraestructuras, como la implementación de enfoques basados 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 y la licencia MPL (Multi-crew Pilot License) de la OACI.

- Identificar y abordar problemas emergentes en seguridad, como las baterías de litio.

“La historia de la aviación es la historia de una continua mejora en seguridad. No debemos perder jamás de vista esta dedicación a medida que logramos reducir cada vez más la tasa de siniestralidad gracias al enfoque basado en el análisis de datos que guía nuestro Programa de Seguridad de Seis Puntos”, añadió Tyler.

- IATA -

### **Más información:**

Corporate Communications  
Tel: +41 22 770 2967  
Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

### **Notas para los editores:**

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 250 líneas aéreas, que representan el 84% 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, de formación y los 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. Este año, el Grupo de Tarea de Clasificación de Accidentes (ACTF, por sus siglas en inglés) ha acordado suprimir la distinción entre aviones construidos en Occidente y en el Este, dado el escaso número de aviones construidos completamente en el Este y la globalización de la construcción de aviones.
- Las tasas en este informe sobre seguridad están basadas en datos precisos de la IATA en el momento de la ejecución del informe. Las tasas históricas estimadas pueden sufrir ligeras variaciones.
- [Safety fact sheet](#) (pdf)

---

<sup>i</sup> Los accidentes se clasifican según la región del operador, que puede no coincidir con la región del siniestro. El avión estrellado en Mali el 24 de julio de 2014, que realizaba el vuelo de Air Algerie AH5017, pertenecía a la aerolínea española Swiftair, así como su tripulación, por ello este accidente se registra en la región de Europa.