



## **COMUNICADO**

**No: 07**

### **IATA anuncia los resultados en seguridad aérea operacional en 2018**

**21 de febrero, 2019 (Montreal)** – Según los resultados anunciados por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) sobre seguridad aérea operacional, la industria de aerolíneas continúa mejorando en el largo plazo, pese al incremento de accidentes en comparación con 2017.

- La tasa total de accidentes graves<sup>i</sup> (medida en número de accidentes graves por millón de vuelos) se situó en el 1,35 –un accidente por cada 740.000 vuelos–, una mejora respecto al 1,79 de los últimos cinco años (2013-2017). No obstante, el sector empeora respecto al desempeño récord del 1,11 registrado en 2017.
- La tasa de accidentes de reactores (medida en pérdidas de casco por millón de vuelos) fue del 0,19 (equivalente a un accidente grave por cada 5,4 millones de vuelos). El dato de 2018 mejora respecto al 0,29 del periodo 2013-2017, pero muestra un incremento de los accidentes frente al 0,12 en 2017.
- Los accidentes mortales se elevan a 11 y 523 víctimas mortales (pasajeros y tripulaciones). El dato contrasta con los 8,8 accidentes mortales y 234 víctimas mortales en el periodo 2013-2017. En 2017, la industria registró un desempeño récord en seguridad operacional: 6 accidentes mortales y 19 víctimas mortales. Un accidente en 2017 ocasionó la muerte de 35 personas en tierra.

“El año pasado, 4.300 millones de pasajeros volaron seguros en 46,1 millones de vuelos. A pesar del retroceso en seguridad aérea en 2018, volar sigue siendo seguro y las cifras muestran que la industria de aerolíneas sigue mejorando en esta materia. Por ejemplo, si la seguridad en 2018 se hubiera mantenido en niveles de 2013, se habrían registrado 109 accidentes en lugar de 62 y 18 accidentes mortales en lugar de 11”,<sup>ii</sup> declaró Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

“Volar continúa siendo el medio de transporte más seguro que jamás ha existido para largas distancias. Según los datos, de media, un pasajero tendría que volar cada día durante 241 años antes de sufrir un accidente con al menos una víctima mortal a bordo. La industria mantiene su firme compromiso de seguir trabajando para conseguir que cada vuelo despegue y aterrice seguro”, añadió De Juniac.

**Seguridad operacional en 2018:**

	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>Promedio quinquenal (2013-2017)</b>
Víctimas mortales a bordo <sup>iii</sup>	523	19	234,4
Accidentes totales	62	46	68
Accidentes mortales	11	6	8,8
Riesgo de accidente mortal <sup>iv</sup>	0,17	0,10	0,20

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

Seis regiones registraron mejoras o permanecieron sin cambios en 2018 respecto al quinquenio 2013-2017.

<b>Región</b>	<b>2018</b>	<b>2013-2017</b>
África	0,00	1,06
Asia Pacífico	0,32	0,37
Comunidad de Estados Independientes (CEIS)	1,19	1,00
Europa	0,00	0,14
Latinoamérica y el Caribe	0,76	0,51
Oriente Medio y Norte de África	0,00	0,72
Norteamérica	0,10	0,22
Norte de Asia	0,00	0,00
Industria	0,19	0,29

### **Tasa de accidentes de aviones turbohélice con pérdida de casco por región según la nacionalidad del operador (por millón de despegues)**

La tasa mundial de accidentes con pérdida de casco de aviones turbohélice fue un 0,60 por millón de vuelos en 2018, una mejora respecto al 1,23 registrado en 2017 y el 1,83 del periodo 2013-2017. Todas las regiones, excepto Oriente Medio y Norte de África, mejoraron su seguridad operacional en 2018 respecto a sus respectivas tasas de los últimos cinco años. Los accidentes de aviones turbohélice representaron el 24% de todos los accidentes ocurridos en 2018, y el 45% de los accidentes mortales.

<b>Región</b>	<b>2018</b>	<b>2013-2017</b>
África	1,90	5,69
Asia Pacífico	0,58	1,17
Comunidad de Estados Independientes (CEIS)	7,48	19,13
Europa	0,00	0,56
Latinoamérica y el Caribe	0,00	1,01
Oriente Medio y Norte de África	5,86	1,82
Norteamérica	0,00	0,99

Norte de Asia	0,00	6,20
Industria	0,60	1,83

## **Evolución en África**

Por tercer año consecutivo, las aerolíneas del África subsahariana registraron cero accidentes con pérdida de casco y cero accidentes mortales de reactores. La tasa total de accidentes se situó en 2,71, una mejora significativa respecto al 6,80 de los últimos cinco años. África fue la única región que mejoró su tasa de accidentes respecto a 2017. En cuanto a aviones turbohélice, se registraron 2 accidentes mortales, ninguno de los cuales era un servicio regular de pasajeros.

“Seguimos mejorando hacia niveles de seguridad de clase mundial. Pero aún queda mejorar la seguridad operacional de la flota de aviones turbohélice. Estándares globales, como la [Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA](#) (IOSA, por sus siglas en inglés), están marcando una diferencia. Teniendo en cuenta todos los accidentes, las aerolíneas africanas con certificación IOSA duplicaron con creces el desempeño en materia de seguridad respecto a aquellas que no cuentan con dicha certificación en la región.

“A la luz de estos datos, los gobiernos africanos deben acelerar la implementación de los estándares de seguridad y prácticas recomendadas (SARPS, por sus siglas en inglés) de la OACI. A finales de 2017, solo 26 países africanos habían implementado el 60% de los SARP. Además, los gobiernos de la región deben incorporar IOSA en sus sistemas de supervisión de seguridad operacional”, señaló De Juniac.

## **IOSA**

En 2018, la tasa total de accidentes de aerolíneas con certificación IOSA duplicó con creces la tasa de aquellas que no están en el registro (0,98 frente a 2,16, respectivamente); y fue más de dos veces y media mejor que la registrada en el periodo 2014-2018. Todos los miembros de la IATA deben tener certificación IOSA.

Sin embargo, las cifras de la IOSA 2018 están empañadas por el accidente mortal del avión que Global Air arrendó a Cubana (tripulación incluida). Global Air no está en el registro IOSA, por lo que este accidente no se incorpora a los datos de accidentes de aerolíneas con registro IOSA, a pesar de que Cubana, la operadora del vuelo, sí pertenece a dicho registro como miembro de la IATA.

Actualmente hay 431 aerolíneas en el registro IOSA, de las cuales 131 no son miembros de la IATA. El programa IOSA está llevando a cabo una transformación digital que permitirá a las aerolíneas IOSA comparar y evaluar su desempeño. En un futuro, la transformación digital

permitirá dirigir las auditorías hacia aquellas áreas con mayor nivel de riesgo en materia de seguridad.

### Enfoque basado en datos para identificar riesgos actuales y potenciales

El programa de gestión de datos de la aviación global (*Global Aviation Data Management, GADM*) de la IATA es la mayor base de datos del mundo relacionados con la aviación – informes de accidentes e incidentes, daños en tierra y datos de vuelo– procedentes de más de 470 participantes de la industria. “El GADM nos permite trabajar con datos de más de 100.000 vuelos diarios seguros para identificar y abordar asuntos en materia de seguridad antes de que se conviertan en riesgos potenciales”, dijo De Juniac.

La plataforma de intercambio de datos de vuelo (*Flight Data Exchange, FDX*) contiene datos «desidentificados» de 4 millones de vuelos. Además, con la próxima incorporación de la plataforma de datos de incidentes (*Incident Data Exchange, IDX*), los usuarios podrán disponer de un análisis más completo y una mayor capacidad de evaluación con datos «desidentificados» sobre seguridad aérea global. La IATA trabaja también con más de 100 profesionales de la seguridad aérea en una iniciativa que pretende clasificar los incidentes en materia de seguridad operacional (*Safety Incident Taxonomy, ISIT*) y que facilitará la identificación de riesgos a un nivel más específico.

Una amenaza bien conocida es la turbulencia durante el vuelo. A medida que aumentan los daños a pasajeros y tripulaciones a causa de este motivo, la IATA promueve la necesidad de abordar este riesgo a través de *Turbulence Aware*, una plataforma global que proporciona datos sobre turbulencias en tiempo real. Los ensayos con algunas aerolíneas se están llevando a cabo este año y se espera que la plataforma esté lista en 2020.



## - IATA -

### Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

### Notas para los editores:

- Encuentre toda la información actualizada –comunicados, posiciones políticas y otra información útil– en <http://twitter.com/iata>
- [Informe detallado sobre los resultados de seguridad aérea 2018](#)

---

<sup>i</sup>Según la IATA, un accidente grave debe cumplir TODOS los criterios siguientes:

- La(s) persona(s) a bordo tenían la intención de volar (tanto tripulación como pasajeros).
- El vuelo era un servicio comercial –regular o chárter–, tanto de pasajeros como de carga aérea. Se excluyen los vuelos de negocios, de formación y vuelos de ensayo o mantenimiento.
- El avión estaba propulsado por motores y tenía 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 considera la cantidad de menor importe), o se ha declarado la pérdida casco.

<sup>ii</sup> Los cálculos se basan en el incremento del número de vuelos en 2018 respecto a 2013.

<sup>iii</sup> Datos de accidentes mortales y número de vuelos ofrecidos por Ascend Flightglobal

<sup>iv</sup> La tasa de probabilidad de accidente mortal mide la exposición de un pasajero o miembro de la tripulación a un accidente catastrófico en el que fallecen todas las personas a bordo. Su cálculo no considera el tamaño de la aeronave ni el número de personas a bordo. Mide el porcentaje de personas a bordo que fallecen y expresa la probabilidad de accidentes mortales por millón de vuelos. La tasa de 2018 (0,17) señala que una persona tendría que volar cada día durante 241 años antes de sufrir un accidente en el que, al menos, un pasajero resulte muerto. De media, una persona tendría que viajar durante 16.581 años para sufrir un accidente mortal.