



COMUNICADO

N.º: 07

IATA Lanza el informe de seguridad operacional de 2022

7 de marzo, 2023 (Ginebra) - La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha publicado el informe sobre el desempeño de la seguridad operacional de la aviación comercial correspondiente a 2022. Los resultados muestran una reducción del número de accidentes mortales y del riesgo de estos respecto al 2021 y el quinquenio 2018-2022.

Desde este año, el [informe de seguridad operacional](#) está disponible como herramienta interactiva a través de internet y desaparece el formato pdf.

Aspectos destacados:

- En 2022, se registraron cinco accidentes mortales en los que perdieron la vida todas las personas a bordo: pasajeros y tripulación. El dato se reduce respecto a los siete registrados en 2021, y mejora también respecto a la media quinquenal entre 2018 y 2022, también de siete accidentes mortales.
- La tasa de accidentes mortales se situó en 0,16 por millón de vuelos en todos los sectores en 2022, una mejora respecto al 0,27 por millón de vuelos en todos los sectores en 2021 y el 0,20 de media quinquenal.
- La tasa global de siniestralidad se situó en 1,21 por millón de vuelos, una mejora respecto al 1,26 del periodo 2018-2022, pero el dato se incrementa en comparación con el 1,13 en 2021.
- El riesgo de accidente mortal se contrajo hasta el 0,11 en 2022 (0,23 en 2021 y 0,13 en el quinquenio 2018-2022).
- Entre las aerolíneas miembro de IATA se registró un único accidente mortal en 2022, en el que perdieron la vida 19 personas.

“Los accidentes son escasos en el sector de la aviación. En 2022 se produjeron cinco accidentes mortales de un total de 32,2 millones de vuelos. Esto demuestra que volar es una de las actividades más seguras. Pero, aunque el riesgo de volar resulte excepcionalmente

bajo, no está exento de riesgos. Y debemos seguir esforzándonos en mejorar cualquier avance para que volar sea aún más seguro. Así, este último informe señala que debemos poner el punto de mira en los aviones turbohélice en África y Latinoamérica. La seguridad es la máxima prioridad de la aviación, y nuestro objetivo es que todos los vuelos despeguen y aterricen con seguridad, independientemente de la región o el tipo de aeronave", declaró Willie Walsh, director general de IATA.

	2022	2021	Promedio quinquenal (2018-2022)
Tasa global de siniestralidad (accidentes/millón de vuelos)	1,21 (1 accidente cada 0,83 millones de vuelos)	1,13 (1 accidente cada 0,89 millones de vuelos)	1,26 (1 accidente cada 0,81 millones de vuelos)
Tasa de siniestralidad de aerolíneas miembro de IATA	0,49 (1 accidente cada 2,1 millones de vuelos)	0,61 (1 accidente cada 1,6 millones de vuelos)	0,76 (1 accidente cada 1,4 millones de vuelos)
Siniestralidad total	39	29	43
Accidentes mortales	5 (1 reactor y 4 turbohélices)	7 (1 reactor y 6 turbohélices)	7 (3 reactores y 4 turbohélices)
Víctimas mortales	158	121	231
Riesgo de accidente mortal	0,11	0,23	0,13
Riesgo de accidente mortal de aerolíneas miembro de IATA	0,02	0,00	0,05
Pérdida de casco de reactores (por millón de vuelos)	0,17 (1 accidente grave cada 5,8 millones de vuelos)	0,13 (1 accidente grave cada 7,6 millones de vuelos)	0,16 (1 accidente grave cada 6,4 millones de vuelos)
Pérdida de casco de turbohélices (por millón de vuelos)	1,47 (1 pérdida de casco cada 0,68 millones de vuelos)	1,77 (1 pérdida de casco cada 0,57 millones de vuelos)	1,12 (1 pérdida de casco cada 1,2 millones de vuelos)
Vuelos totales (millones)	32,2	25,7	34,4

Riesgo de accidente mortal

El riesgo de accidente mortal de 0,11 en 2022 significa que, por término medio, una persona tendría que volar todos los días durante 25.214 años para sufrir un accidente mortal total. Se trata de una mejora con respecto al índice de mortalidad de los últimos cinco años (22.116 años).

A pesar de la reducción del número de accidentes mortales, el número de víctimas mortales aumentó de 121 en 2021 a 158 en 2022, si bien la mayoría de ellas perdieron la vida en un avión siniestrado en China, que se cobró la vida de 132 personas. La aerolínea no era miembro de IATA, pero figura en el registro de Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA) de IATA (véase Notas para editores). El siguiente accidente con mayor número de víctimas

mortales —19 en total— se produjo en Tanzania; el avión siniestrado era miembro de IATA (véase Notas para editores). El registro IOSA es requisito obligatorio para ser miembro de IATA.

IOSA

[IOSA](#) es un sistema de evaluación de auditoría reconocido y aceptado a nivel internacional. Representa un estándar de la industria global en materia de seguridad, utilizado por numerosas autoridades reguladoras.

En la actualidad hay 409 operadores en el [registro IOSA](#), 107 de ellos no son miembros de IATA.

- La tasa global de accidentes de las aerolíneas con [certificación IOSA](#) en 2022 fue cuatro veces mejor que la tasa de accidentes de las aerolíneas no pertenecientes a IOSA (0,70 frente a 2,82).
- La tasa de accidentes en el periodo 2018-2022 de las aerolíneas IOSA frente a aquellas no registradas mejoró en más del doble (0,88 frente a 2,19).

"IOSA sigue siendo el estándar mundial para las auditorías en materia de seguridad operacional. Los transportistas inscritos en el registro IOSA cuentan con un historial de seguridad cuatro veces mejor que los transportistas no inscritos en dicho registro, lo que señala una clara diferencia en materia de seguridad operacional. En su 20º aniversario, estamos transformando IOSA en un modelo basado en el riesgo. Con el foco en los riesgos más importantes, al tiempo que mantenemos los estándares globales de seguridad, esperamos elevar aún más el listón en esta materia. Además, el programa de evaluación de seguridad estándar de IATA ([ISSA](#), por sus siglas en inglés), dirigido a los operadores de aeronaves más pequeñas, que no pueden acogerse al programa IOSA, garantiza la mejora continua de los resultados de seguridad en todo el ecosistema de la aviación", afirmó Walsh.

Tasa de accidentes de reactores con pérdida de casco por región del operador (por millón de despegues)

Región	2022	2021	2018-2022
África	0,00	0,00	0,28
Asia-Pacífico	0,00	0,33	0,26
Comunidad de Estados Independientes (CEI)	1,18	0,00	0,98
Europa	0,00	0,27	0,12
Latinoamérica y el Caribe	0,95	0,00	0,34
Oriente Medio y Norte de África	0,00	0,00	0,00
Norteamérica	0,00	0,14	0,06
Norte de Asia	0,46	0,00	0,12
Global	0,17	0,13	0,16

La tasa media global de accidentes de reactor con pérdida de casco experimentó una ligera subida en 2022 respecto al promedio quinquenal (2018-2022). Cinco regiones registraron mejora o no empeoraron en comparación con este periodo.

Tasa de accidentes de aviones turbohélice con pérdida de casco por región del operador (por millón de despegues)

Región	2022	2021	2018-2022
África	7,05	5,59	4,09
Asia-Pacífico	0,00	0,00	0,22
Comunidad de Estados Independientes (CEI)	0,00	42,53	13,30
Europa	0,00	0,00	0,00
Latinoamérica y el Caribe	5,64	0,00	1,86
Oriente Medio y Norte de África	0,00	0,00	1,44
Norteamérica	0,00	0,00	0,35
Norte de Asia	0,00	0,00	0,00
Global	1,47	1,77	1,12

El número de accidentes de turbohélices disminuyó en 2022 en comparación con 2021, pero fueron responsables de cuatro de los cinco accidentes mortales del año pasado, en los que perdieron la vida tanto pasajeros como tripulación a bordo. Aunque los sectores volados por turbohélices representaron sólo el 10,6% del total, representaron el 36% de todos los accidentes en general, el 80% de los accidentes mortales y el 16% de las víctimas mortales en 2022.

Seis regiones mostraron una mejora o ningún deterioro en la tasa de accidentes con pérdida de casco de aviones turbohélice en 2022, en comparación con la media quinquenal. Latinoamérica y el Caribe y África subsahariana fueron las dos únicas regiones que registraron incremento en comparación con la media quinquenal.

“Tanto en el África subsahariana como en Latinoamérica los accidentes de turbohélices aumentaron en 2022. La introducción y el cumplimiento de un estándar global —como IOSA— es esencial para revertir esa tendencia. La prioridad para África sigue siendo la aplicación de las normas y prácticas recomendadas en materia de seguridad (SARPS, por sus siglas en inglés) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)”, afirmó Walsh.

A finales de 2022, unos 28 países africanos (61%) tenían una tasa de aplicación efectiva (EI, por sus siglas en inglés) de las SARPS de la OACI del 60% o superior, sin cambios desde 2021. Se está intensificando la labor para abordar los aspectos más importantes de las SARPS de la OACI.

"También debemos poner el punto de mira en la creación de un entorno rico en datos en toda África, como el programa de datos de la aviación global (GADM, por sus siglas en inglés) de IATA", señaló Walsh.

"En cuanto a Latinoamérica, la región dio un paso atrás en 2022 tras registrar una mejora constante en materia de seguridad operacional durante varios años. En colaboración con los gobiernos y otros socios de la industria, a través de organismos como el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Pan América (RASG-PA), IATA contribuye a proporcionar herramientas para que reguladores y operadores estatales fomenten la adopción de mejores prácticas en materia de seguridad operacional. A un nivel más local, los equipos de seguridad colaborativa y los equipos de seguridad en pista están utilizando la base de datos de seguridad GADM de IATA y otras fuentes de datos para identificar y mitigar los riesgos", declaró Walsh.

[Informe de Seguridad Operacional de IATA](#)

- 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 300 líneas aéreas, que constituyen el 83% del tráfico aéreo global.
- Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en <https://twitter.com/iata>
- La industria registró una reducción del 50 por ciento en el número de accidentes de los operadores de la Comunidad de Estados Independientes (CEI): de 4 accidentes en 2021 a 2 accidentes en 2022, todos ellos sin víctimas mortales. La región registró 3 accidentes mortales en 2021. El riesgo de accidente mortal se situó en el 0,00, una mejora respecto al 2,29 registrado en 2021. Los resultados de los sectores dentro del CEI pueden ser revisados en el momento en que los datos de los vuelos estén disponibles, lo que puede afectar tanto a la tasa de accidentes como al cálculo del riesgo de estos.
- El accidente con mayor número de víctimas mortales en 2022 ocurrió el 21 de marzo. El vuelo era operado por China Eastern Yunnan Airlines, filial de China Eastern Airlines. China Eastern Yunnan Airlines tiene certificación IOSA, si bien no es miembro de IATA.
- El accidente con mayor número de víctimas mortales (19) de un operador miembro de IATA en 2022 ocurrió el 6 de noviembre. El vuelo era operado por Precision Air.
- [Análisis detallado sobre seguridad operacional 2022](#)
- El riesgo de accidente mortal mide la exposición de un pasajero o miembro de la tripulación a un accidente sin supervivientes. Este cálculo no tiene en cuenta el

tamaño de la aeronave o el número de personas a bordo, sino el porcentaje de fallecidos (ver [Addendum A](#) para más información sobre riesgo de accidente mortal).

- Según IATA, un accidente debe cumplir TODOS los criterios siguientes:
 - Intención de volar de todas las personas a bordo, tanto pasajeros como tripulación.
 - Servicio exclusivamente comercial, tanto de pasajeros —regular o chárter— como de carga aérea. Se excluyen los vuelos de negocios, de formación de tripulaciones y vuelos de ensayo o mantenimiento.
 - Aeronaves propulsadas por motores y peso máximo de despegue (MTOW, por sus siglas en inglés) igual o superior a 5.700 kg (12.540 libras).
 - Los daños estructurales de la aeronave superan el millón de USD o el 10% del valor residual (se considera la cantidad de menor importe), o se ha declarado la pérdida de casco.
 - Pérdida de casco en un accidente se refiere a que la aeronave queda destruida o con daños sustanciales, y no se considera su reparación, incluso si es por motivos financieros por parte del propietario.
- Hay que añadir tres accidentes en los que fallecieron personas en tierra. Dos de ellos ocasionados por la colisión de vehículos terrestres contra el avión en pistas activas; el otro accidente tuvo lugar en rampa.