



COMUNICADO

No: 14

Resultados sobre seguridad aérea en 2016 de la IATA

10 de marzo, 2017 (Montreal) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha publicado los datos sobre seguridad operacional de la aviación comercial en 2016 con los siguientes resultados:

- La tasa global de accidentes (accidentes por millón de vuelos) se situó en 1,61 –una mejora respecto al 1,79 registrado en 2015.
- La tasa global de accidentes de reactores en 2016 (con pérdida de casco por millón de vuelos) fue 0,39 –un accidente por cada 2,56 millones de vuelos–. La cifra supera el resultado registrado en 2015 (0,32) y en el quinquenio 2011-2015 (0,36).
- En total, 10 accidentes mortales y 268 víctimas mortales, frente a los 13,4 registrados entre 2011 y 2015, y un promedio anual de 371 víctimas mortales.
- La tasa de accidentes de reactores con pérdida de casco de las aerolíneas miembro de la IATA fue de 0,35 (un accidente cada 2,86 millones de vuelos), una mejora respecto al dato global, pero peor que el 0,22 registrado por los miembros de la IATA en 2015.

“El año pasado 3.800 millones de pasajeros volaron seguros en 40,4 millones de vuelos. El número total de accidentes y víctimas mortales se redujo respecto a la media de los últimos cinco años, lo que confirma que la aviación es cada vez más segura. Es cierto que hemos dado un paso atrás en algunos aspectos respecto a los resultados excepcionales de 2015; sin embargo, volar sigue siendo la forma más segura de viajar largas distancias. La seguridad es la prioridad número uno de la industria de la aviación y de todos los socios. El objetivo es lograr que cada vuelo llegue seguro a su destino. Y cada accidente nos empuja a esforzarnos aún más en conseguirlo”, dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

Seguridad operacional en 2016:

	2016	2015	Promedio quinquenal (2011-2015)
Víctimas mortales ⁱ	268	136	371
Número total de accidentes	65	68	81
Accidentes mortales	10	4	13,4
Accidentes mortales (vuelos de pasajeros)	4	2	8,4

Accidentes mortales (vuelos de carga)	6	2	4.6
Accidentes con víctimas mortales (%)	15 %	6 %	16 %
Pérdida de casco (sin víctimas mortales)	13	10	10.6
Pérdida de casco (con víctimas mortales)	5	0	5,5
Pérdida de casco (turbohélice, sin víctimas mortales)	8	8	19,6
Pérdida de casco (turbohélice, con víctimas mortales)	5	4	9,2

Los resultados mostraron diferencias entre las diferentes regiones respecto al quinquenio 2011-2015.

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

Región	2016	2011-2015
África	0,00	2,50
Asia-Pacífico	0,38	0,42
Comunidad de Estados Independientes, CEI	0,00	2,28
Europa	0,27	0,12
Latinoamérica/Caribe	0,79	0,63
Oriente Medio/Norte de África	2,49	0,72
Norteamérica	0,31	0,17
Norte de Asia	0,00	0,00

La tasa global de accidentes de aviones turbohélice con pérdida de casco mejoró en 2016 (1,15 pérdidas de casco por millón de vuelos) respecto a 2015 (1,18) y el quinquenio 2011-2015 (2,84). Todas las regiones, excepto la CEI, mejoraron el desempeño en 2016 en comparación con sus respectivas tasas quinquenales:

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

Región	2016	2011-2015
África	1,56	10,51
Asia-Pacífico	1,88	1,98
CEI	10,03	9,23
Europa	0,00	1,37
Latinoamérica/Caribe	0,00	3,49
Oriente Medio/Norte de África	0,00	6,56
Norteamérica	0,50	1,03
Norte de Asia	0,00	5,91

Importante progreso en África

En 2016, África subsahariana registró el mejor dato de la última década: cero víctimas mortales y cero accidentes con pérdida de casco. La tasa total de accidentes fue de 2,30 por millón de vuelos, frente al 9,73 registrado en los cinco últimos años. La cifra de accidentes de aviones

turbohélice con pérdida de casco también mejoró (1,56, un 85% inferior al promedio del periodo 2011-2015). Sólo se registró un accidente de avión turbohélice con pérdida de casco sin víctimas mortales.

"Las aerolíneas subsaharianas tuvieron un excelente desempeño operacional en 2016. Pero no debemos bajar la guardia. La seguridad se gana todos los días. No debemos pasar por alto que estos excelentes resultados son fruto de la aplicación de los estándares globales de la Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA, por sus siglas en inglés) de la IATA. Las naciones africanas deben aprovechar esta oportunidad para que las certificaciones IOSA e ISSA (esta última para aquellas aerolíneas que no pueden optar a la IOSA) se incorporen al procedimiento común de certificación de las aerolíneas africanas. Los gobiernos de la región deben acelerar también la implementación de los estándares y prácticas recomendadas de seguridad (SARP, por sus siglas en inglés) de la OACI. A finales de 2016, sólo 22 países africanos habían alcanzado el 60% de implementación de las SARP", apuntó De Juniac.

En 2016, la tasa de accidentes globales de las 33 aerolíneas subsaharianas con certificación IOSA mejoró en casi el doble respecto a los resultados de las aerolíneas sin certificación IOSA, y su desempeño entre 2012 y 2016 fue 7,5 veces mejor que el de los operadores sin este certificado.

IOSA

En 2016, la tasa de accidentes de los miembros IOSA fue casi la mitad respecto a la tasa de accidentes de las aerolíneas sin este certificado (1,25 frente a 2,36), y más de tres veces inferior en comparación con la tasa de accidentes de los operadores no miembro de IOSA en los cinco últimos años. El estándar IOSA se ha convertido en un referente mundial que permite compartir información y elimina la necesidad de auditorías redundantes. La IOSA es obligatoria para todos los miembros de la IATA. Actualmente hay 413 aerolíneas en el [registro](#) –144 no miembros de la IATA–, una muestra más del importante papel de este programa. En 2017, la IOSA se transformará en un programa digital, un paso más para impulsar su implementación.

Principales causas de los accidentes

En un entorno de colaboración donde la seguridad es la prioridad número de todos los socios de la industria, es importante destacar el papel de la industria de aerolíneas en su esfuerzo por conocer y abordar aquellas áreas en las que, según los datos, se pueden rebajar en gran medida los riesgos de accidente. En 2016, se logró reducir el riesgo operacional en las siguientes áreas: pérdida de control en vuelo (LOC-I), vuelo controlado contra el terreno (CFIT) y excursiones de pista (RE).

Programa de Seguridad de Seis Puntos

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

- Reducir el riesgo operacional, como en LOC-I, CFIT y RE.
- Mejorar la calidad y el cumplimiento de estándares a través de auditorías.
- Impulsar la mejora continua de infraestructuras aeronáuticas basadas en aeronavegabilidad.
- Apoyar la implementación firme de los sistemas de gestión de seguridad.
- Apoyar una contratación y una formación de personal eficaces para 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 materia de seguridad, como el transporte de baterías de litio y la incorporación de aeronaves pilotadas por control remoto (RPA, por sus siglas en inglés).

[Ver vídeo sobre seguridad operacional de aerolíneas en 2016](#) Vicepresidente senior de Seguridad Aérea y Operaciones de la IATA, Gilberto López Meyer

- 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 265 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 regular o chárter de pasajeros, bien un servicio de transporte de carga aérea. Se excluyen los vuelos de negocios, de 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.
- Un accidente con pérdida de casco es un accidente en el que el avión resulta destruido o sustancialmente dañado sin que pueda repararse sea la razón que sea, incluida una decisión financiera del propietario.

[Informe detallado de los resultados sobre seguridad aérea](#) (pdf)

ⁱ Los datos sobre el número de víctimas mortales y número de vuelos ha sido proporcionado por Ascend Flightglobal