



# COMUNICADO

No: 8

## **2012 mejor año de la historia en materia de seguridad aérea —La deficiente seguridad en África continúa en el punto de mira—**

**28 de febrero, 2013 (Montreal)** - La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha anunciado que 2012 ha cerrado con la tasa de accidentes de aviones construidos en occidente más baja de la historia de la aviación

- En 2012, la tasa de accidentes de aviones construidos en occidente (con pérdida de casco por millón de vuelos) fue del 0,20 —un accidente cada 5 millones de vuelos.
- Esta cifra representa una mejora del 46% respecto al 0,37 registrado en 2011 (un accidente cada 2,7 millones de vuelos).
- Entre los más de 240 miembros de la IATA no se registró ningún accidente con pérdida de casco en 2012.

"En 2012, la industria registró el mejor índice de seguridad aérea de toda la historia de la aviación. Cada día, cerca de 100.000 vuelos llegan con seguridad a su destino. Líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, fabricantes y reguladores en materia de seguridad trabajan juntos para garantizar la máxima seguridad. Su dedicación y esfuerzo convierten la aviación en un medio de transporte extraordinariamente seguro. Sin embargo, aún queda mucho por hacer. Un sólo accidente es demasiado, y cada víctima mortal es una tragedia. El primer vuelo comercial tuvo lugar el 1 de enero de 1914. Desde entonces, la mejora continua de la seguridad ha sido la principal prioridad de la industria del transporte aéreo", dijo Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

### **La seguridad en cifras**

- Cerca de 3.000 millones de personas volaron seguras en 37,5 millones de vuelos (29,8 en reactores y 7,7, en turbohélices);
- 75 accidentes (todos los tipos de avión, construidos en oriente y occidente), por debajo de los 92 registrados en 2011;
- 15 accidentes mortales (todos los tipos de avión), por debajo de los 22 en 2011;
- 6 accidentes con pérdida de casco de aviones construidos en occidente, inferior a los 11 registrados en 2011;
- 3 accidentes mortales con pérdida de casco de aviones construidos en occidente, en comparación con los 5 ocurridos en 2011;
- 414 víctimas mortales en comparación con las 486 en 2011;
- La tasa de víctimas mortales (en accidentes de aviones construidos en occidente) se incrementó ligeramente hasta el 0,08 por cada millón de pasajeros respecto al 0,07 en 2011;

- Las líneas aéreas miembros de la IATA mejoraron la media de accidentes (todo tipo de aeronaves) de la industria (0,71 por cada millón de vuelos en comparación con el 2,01), registrando 13 de los 75 accidentes.

## **IOSA**

Las aerolíneas que cuentan con la acreditación de la Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA) de la IATA no sufrieron ningún accidente con pérdida de casco de aviones construidos en occidente. Estas aerolíneas registraron una tasa total de accidentes (todos los tipos de avión) 4,3 veces mejor que aquella registrada por las aerolíneas que no disponen de la acreditación IOSA (0,96 vs 4,11). Actualmente, el registro IOSA está formado por 381 líneas aéreas ([www.iata.org/registry](http://www.iata.org/registry)). La acreditación IOSA es un requisito indispensable para pertenecer a la IATA con el que cuentan las más de 240 aerolíneas miembros. La IOSA se ha convertido en un marco de referencia global en materia de seguridad operacional para las aerolíneas de todo el mundo, como muestra la acreditación de las 140 aerolíneas no miembros de la IATA.

“La IOSA ha demostrado una vez más su impacto positivo en la seguridad aérea. Las aerolíneas que cuentan con la acreditación IOSA registraron una tasa de accidentes más de cuatro veces mejor que aquellas que no cuentan con dicha acreditación. Además, los accidentes sufridos fueron menos graves en términos de víctimas mortales y daños a la aeronave”, dijo Tyler.

Durante 2012, la IATA cooperó con las aerolíneas miembros para desarrollar el programa Enhanced IOSA. Enhanced IOSA añade una nueva dimensión con un enfoque en el programa de garantía de calidad interna de las aerolíneas, que trata de poner en práctica una metodología que permita la auditoría interna basada en los principios de IOSA.

### **Diferencias regionales en la tasa de accidentes de aviones construidos en occidente con pérdida de casco**

- Regiones que mejoraron la tasa global de accidentes de aviones construidos en occidente con pérdida de casco (0,20): Comunidad de Estados Independientes (CIS) (0,0), Europa (0,15), Oriente Medio y África del Norte (0,0), América del Norte (0,0) y Norte de Asia (0,0).
- Regiones que mejoraron su índice de seguridad en 2012 respecto a 2011: CIS (del 1,06 al 0,00), Latinoamérica y Caribe (del 1,28 al 0,42), Oriente Medio y África del Norte (del 2,02 al 0,0) y América del Norte (del 0,10 al 0,0).
- Regiones que registraron peores resultados en 2012 respecto a 2011: África (del 3,27 al 3,71), Asia-Pacífico (del 0,25 al 0,48) y Europa (del 0,0 al 0,15).
- Latinoamérica y Caribe registraron una mejora por segundo año consecutivo (0,42 vs 1,28), pero la tasa de la región supera todavía el promedio mundial.
- África registró la tasa de accidentes más alta (del 3,27 en 2011 al 3,71 en 2012), y sigue siendo, con diferencia, la peor tasa del mundo.

### **Seguridad en África**

En 2012, la tasa de accidentes de aviones construidos en occidente con pérdida de casco en África fue mayor respecto a 2011 (3,71 vs 3,27). La tasa de accidentes para todo tipo de aeronaves en la región se incrementó en más del doble (12,44 accidentes por millón de vuelos en comparación con 6.17 en 2011), con 13 accidentes en 2012 (frente a 8 en 2011).

Las aerolíneas africanas que cuentan con la acreditación de IOSA no registraron ningún accidente.

"África presenta comportamientos muy dispares. Las aerolíneas que tienen la acreditación de IOSA registran índices de seguridad igual o mejores que el promedio. Sin embargo, el comportamiento del continente en su conjunto está lejos de ser satisfactorio. El transporte aéreo en África debería ser igual de seguro que en el resto del mundo", dijo Tyler.

En mayo de 2012, la IATA, en colaboración con la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y otras organizaciones, firmaron un compromiso para adoptar un Plan Estratégico de Actuación en África destinado a abordar las deficiencias en materia de seguridad y reforzar el control regulatorio en la región en 2015. El Plan fue respaldado en el marco de la Declaración de Abuja en la reunión ministerial sobre Seguridad de la Aviación y Seguridad de la Unión Africana celebrada en julio de 2012, y en enero de 2013, fue aprobado por la Asamblea de la Unión Africana.

"Los actores se han unido en el compromiso de llevar a África niveles de seguridad de clase mundial mediante la adopción de estándares globales. La aprobación de la Declaración de Abuja es un paso clave en este camino", dijo Tyler. La adopción obligatoria de IOSA por los Estados africanos es clave para garantizar el éxito de este plan.

### **Análisis de los accidentes**

**La excursión en pista** (el avión se sale de la pista durante el despegue o aterrizaje) fue la causa más común de accidente en 2012 (28% del total). La mayoría de estos accidentes (82%) ocurrieron tras una aproximación estable y un aterrizaje en un punto más lejano que el previsto; cuando los dispositivos de frenado no se accionaron oportunamente; o debido a que el control de la dirección no se mantuvo después del aterrizaje.

Este tipo de accidente sigue siendo un reto para la industria. A pesar del incremento de la tasa de accidentes por salida de pista en 2012, la tendencia en los últimos cinco años es negativa (2008:28, 2009:23, 2010:20, 2011:17, 2012:21). En 2013, la IATA seguirá trabajando junto a los socios de la industria apoyando los seminarios regionales de seguridad operacional en pista y actualizar la herramienta para la Reducción del Riesgo de Excursiones en Pista (RERR). Además, la IOSA exige actualmente que las aerolíneas utilicen programas de Análisis de Datos de Vuelo (FDA), que pueden ayudar a identificar los posibles factores de riesgo de excursión en pista.

### **Pérdida de control en vuelo**

La pérdida de control en vuelo (LOC-I) no es una de las categorías de accidentes más comunes (14 accidentes de LOC-I en 2008; 2009:9, 2011:8, 2010:10, 2012:6). Sin embargo, los accidentes por LOC-I ocasionan el mayor número de víctimas mortales (43% de los accidentes mortales y el 60% de todas las víctimas mortales entre 2008 y 2012). La IATA trabaja con los socios de la industria para implementar un programa mundial de prevención de accidentes por LOC-I que ayudará a los operadores a entender los factores que intervienen en este tipo de accidentes. Además, este programa servirá de guía para mejorar el programa de entrenamiento de los pilotos y establecer un proceso de retroalimentación en la Training and Qualification Initiative (ITQI) de la IATA.

### **Intercambio de datos**

El intercambio de datos es crucial para identificar las tendencias que podrían indicar un problema potencial de seguridad. En 2009, la IATA lanzó el Centro Global de Información sobre Seguridad (Global Safety Information Center-GSIC). Este sistema recoge la información operativa y de seguridad de siete bases de datos diferentes, como son los datos sobre accidentes, informes sobre seguridad operacional, resultados de las auditorías IOSA e ISAGO (Auditoría de Seguridad para Operaciones en Tierra) de la IATA, intercambio de datos de vuelo (Flight Data eXchange-FDX), datos sobre daños de las aeronaves ocurridos en tierra, e informes procedentes de una nueva base de datos sobre seguridad operacional en cabina. Más de 460 organizaciones diferentes de todo el mundo están ya introduciendo información en el GSIC. Continuando con la labor iniciada con el GSIC, la IATA está introduciendo una nueva iniciativa de

gestión de datos operacionales, incorporando el GSIC y ampliando la gestión de datos hacia otros ámbitos, como operaciones e infraestructuras.

"Recopilación y análisis de datos subraya todos los esfuerzos en materia de seguridad. Cuanto más entendamos cómo se producen los accidentes e incidentes, mejor equipados estaremos para identificar los factores de riesgo. Esto nos permite tomar medidas que mitiguen los riesgos mucho antes de que se conviertan en un problema de seguridad que podría ocasionar un accidente", dijo Tyler.

"En poco más de una vida, la aviación ha pasado de ser una actividad de alto riesgo a formar parte de la rutina de la vida. A medida que la aviación comercial se prepara para entrar en su segundo siglo, debemos vivir de acuerdo con los ideales de los pioneros de nuestra industria y comprometemos a hacer una aviación cada vez más segura", dijo Tyler.

**- IATA -**

**Para más información, por favor contacte:**

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 240 líneas aéreas, que suponen el 84% de tráfico aéreo regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.
- Una pérdida de casco es un accidente en el que el avión resulta destruido o dañado sustancialmente y no es reparado posteriormente por cualquier razón, incluyendo una decisión financiera del propietario.
- El 1 de enero de 1914, St. Petersburg-Tampa Airboat Line se convirtió en el primer servicio regular de pasajeros entre St. Petersburg y Tampa, Florida.
- Las tasas de accidentes anunciadas en esta nota están publicadas en el Informe sobre Seguridad de la IATA del año indicado.