



COMUNICADO

No: 08

La IATA anuncia los resultados sobre el desempeño en seguridad aérea en 2017

22 de febrero, 2018 (Montreal) - La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha anunciado los resultados sobre la seguridad aérea en 2017. Según el informe, el sector de aerolíneas continúa mejorando en materia de seguridad.

- La tasa de accidentes (medida en número de accidentes por millón de vuelos) fue 1,08, una mejora respecto al 1,68 registrado en 2016 y el 2,01 de los últimos cinco años (2012-2016).
- La tasa de accidentes de reactores (medida en pérdidas de casco por millón de vuelos) fue del 0,11 (equivalente a un accidente por cada 8,7 millones de vuelos). El dato de 2017 mejora respecto al 0,39 registrado en 2016 y el 0,33 del último quinquenio (2012-2016).
- Se registraron 6 accidentes mortales con 19 víctimas entre pasajeros y tripulación. El dato actual contrasta con los 10,8 accidentes mortales y 315 víctimas mortales del quinquenio anterior (2012-2016). En 2016 hubo 9 accidentes mortales y 202 muertes.
- Ninguno de los 6 accidentes mortales involucró aviones de pasajeros. Los aparatos siniestrados fueron cinco aviones turbohélice y un avión de carga. El accidente de este último causó la muerte de 35 personas que estaban en tierra, además de la tripulación a bordo.
- Las aerolíneas miembro de la IATA registraron cero accidentes mortales o con pérdida de casco en 2017 (reactor o turbohélice).

"2017 ha sido un año excelente en lo que se refiere a la seguridad aérea. Cerca de 4.100 millones de pasajeros volaron de forma segura en 41,8 millones de vuelos. Hemos visto mejoras en casi todos los datos más importantes, tanto a nivel mundial como en la mayoría de las regiones. Y continúa nuestro empeño en aumentar la seguridad de una industria que ya es segura. Los accidentes ocurridos en 2017 nos servirán para aprender aún más durante el proceso de investigación, del mismo modo que aprenderemos de las recientes tragedias acaecidas en Rusia e Irán. Pero también los millones de vuelos que operan con seguridad son una importante fuente de información para mejorar en este campo. Los datos de todas estas operaciones impulsan el desarrollo de análisis predictivos que nos permitirán eliminar las posibles causas de un accidente. Cada muerte es una tragedia. Nuestro objetivo común es que cada vuelo despegue y aterrice de forma segura", dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

Seguridad operacional en 2017:

	2017	2016	Promedio quinquenal (2012-2016)
Víctimas mortales a bordo ⁱ	19	202	314,6
Accidentes totales	45	67	74,8
Accidentes mortales	6	9 ⁱⁱ	10,8
Probabilidad de accidente mortal ⁱⁱⁱ	0,09	0,21	0,24
Accidentes mortales (vuelos de pasajeros)	2	3	5,6
Accidentes mortales (vuelos de carga)	4	6	4,6
% de accidentes con víctimas mortales	13,3	13,4	14,4
Accidentes de reactores con pérdida de casco	4	13	10
Accidentes de reactores con víctimas mortales	1	4	3,4
Accidentes de turbohélices con pérdida de casco	9	7	15
Accidentes de turbohélices con víctimas mortales	5	4	7,2

Casi todas las regiones mejoraron en materia de seguridad aérea en 2017, en comparación con el quinquenio anterior (2012-2016):

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

Región	2017	2012-2016
África	0,00	2,21
Asia Pacífico	0,18	0,48
Comunidad de Estados Independientes (CEIS)	0,92	1,17
Europa	0,13	0,14
Latinoamérica y el Caribe	0,41	0,53
Oriente Medio y Norte de África	0,00	0,74
Norteamérica	0,00	0,22
Norte de Asia	0,00	0,00

La tasa mundial de accidentes con pérdida de casco de aviones turbohélice fue un 1,30 por millón de vuelos. El dato empeoró respecto al 1,01 en 2016, pero mejoró respecto al 2,18 del último quinquenio (2012-2016). Todas las regiones experimentaron mejoras en 2017 respecto a sus respectivas tasas quinquenales. A pesar de esto, los accidentes que involucraron a aviones turbohélice representaron el 44% de todos los accidentes en 2017 y el 83% de los accidentes mortales.

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

Región	2017	2012-2016
África	5,70	7,38
Asia Pacífico	0,61	1,45
Comunidad de Estados Independientes (CEIS)	16,44	20,59
Europa	0,00	0,73

Latinoamérica y el Caribe	0,00	1,55
Oriente Medio y Norte de África	0,00	3,42
Norteamérica	0,94	0,98
Norte de Asia	0,00	8,73

Evolución en África

África subsahariana sigue progresando en materia de seguridad. Las aerolíneas de la región registraron cero accidentes aéreos de reactores con pérdida de casco y cero accidentes mortales tanto con reactores o turbohélices por segundo año consecutivo. Tanto la tasa de accidentes con pérdida de casco de aviones turbohélice como la tasa general de accidentes disminuyeron respecto al promedio de los cinco años anteriores. Sin embargo, la tasa de accidentes con pérdida de casco de aviones turbohélice aumentó en comparación con 2016 (5,70 frente a 1,52), lo que provocó un incremento de la tasa general de accidentes en comparación con 2016 (6,87 frente a 2,43).

"Las aerolíneas en el África subsahariana continuaron mejorando su desempeño en seguridad. El objetivo es lograr una seguridad de clase mundial. Por segundo año consecutivo, las aerolíneas de la región no registraron muertes de pasajeros ni pérdidas de casco de reactores. Pero todavía queda mucho camino por recorrer para mejorar la seguridad aérea de la flota de turbohélices en el continente. Los estándares globales, como la [Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA](#) (IOSA, por sus siglas en inglés), son un referente en materia de seguridad. Las aerolíneas africanas con certificación de la IOSA tuvieron un desempeño tres veces más seguro que el resto de aerolíneas en la región. Por eso seguimos alentando a las naciones africanas a incorporar IOSA, así como la certificación [Standard Safety Assessment de la IATA](#) (ISSA) en sus sistemas de vigilancia de seguridad operacional. La certificación ISSA, dirigida a aquellos operadores que no cumplen los requisitos para la certificación IOSA, ofrece también una oportunidad para alcanzar de forma gradual esta última", apuntó De Juniac.

"Paralelamente, los gobiernos africanos deben acelerar la implementación de los estándares y prácticas recomendadas (SARP, por sus siglas en inglés) de la OACI. A finales de 2017, solo 25 países africanos alcanzaron el 60% de implementación de los SARP", añadió De Juniac.

IOSA

En 2017, la tasa total de accidentes de todas las aerolíneas con certificación IOSA fue casi cuatro veces menor que la de las aerolíneas que no cuentan con esta acreditación (0,56 frente a 2,17) y casi tres veces menor durante el período 2012-16. La acreditación IOSA es un requisito imprescindible para todas las aerolíneas miembro de la IATA. Actualmente, 423 aerolíneas cuentan con certificación IOSA, de las cuales 142 no son miembro de la IATA. En los próximos años, la IOSA se someterá a una transformación digital que permitirá a las aerolíneas comparar y evaluar su desempeño. En un plazo más largo, se espera que la transformación digital ayude a dirigir la auditoría hacia áreas con mayor nivel de riesgo en materia de seguridad aérea.

Estrategia de Seguridad de Seis Puntos

[La Estrategia de Seguridad de Seis Puntos](#) de la IATA es un programa integral basado en el análisis de datos dirigido a identificar problemas derivados de la organización, las operaciones u otros problemas emergentes que puedan afectar a la seguridad aérea:

- Reducir el riesgo operacional como el LOC-I (pérdida de control en vuelo), CFIT (impacto contra el suelo sin pérdida de control) y RE (accidentes de salida de pista).
- Mejorar la calidad y el cumplimiento de estándares a través de auditorías.
- Defender la mejora en materia de infraestructuras aéreas, como la implementación de la navegación basada en la performance.
- 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.
- Identificar y abordar problemas emergentes en seguridad, como las baterías de litio o las aeronaves pilotadas a distancia (RPAS, por sus siglas en inglés).

- 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 280 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:
 - 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 la pérdida casco.
 - El avión está propulsado por motores y tiene un peso máximo de despegue (MTOW) a partir de 5.700 kg (12.540 libras).
 - La(s) persona(s) a bordo tenían la intención de volar (tanto tripulación como pasajeros).
 - El vuelo estaba dentro de los límites de una actividad comercial, bien fuera un servicio programado o chárter de pasajeros, o bien se tratara de transporte de carga aérea. Se excluyen los vuelos de negocios, de formación y vuelos de ensayo o mantenimiento.
 - 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.
- [Informe detallado sobre seguridad aérea](#)

ⁱ Datos de accidentes mortales y número de vuelos ofrecidos por Ascend Flightglobal.

ⁱⁱ Incluye un accidente clasificado como “turbohélice”.

ⁱⁱⁱ La tasa de probabilidad de accidente mortal mide la exposición de un pasajero o 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 en un accidente y expresa la probabilidad de accidentes mortales por millón de vuelos. La tasa de 2017 (0,09) señala que una persona tendría que volar cada día durante 6.033 años antes de sufrir un accidente en el que, al menos, un pasajero resultara muerto.