

# INFORME: SEGURIDAD EN LAS AEROLÍNEAS

## Lo que debe saber

Agosto de 2023

Gracias a que muchos gobiernos levantaron o suavizaron las restricciones de viaje relacionadas con la COVID-19, el número de pasajeros de las aerolíneas se disparó en 2022. Aunque la cantidad de vuelos que los transportaron aumentó un 25 % hasta algo más de 32 millones, esta cifra sigue siendo un 32 % inferior a la de las aerolíneas que operaron en 2019.

El transporte aéreo siguió siendo increíblemente seguro en 2022. Si bien el número de accidentes podría haber aumentado en más de un tercio, solo se produjeron 39 en total.<sup>1</sup> Hubo un accidente cada 826.088 vuelos. Esto significa que un solo viajero que realizara un vuelo diario probablemente tendría que volar durante 2.263 años antes de sufrir un accidente.<sup>2</sup> De hecho, el número de accidentes mortales se mantuvo increíblemente bajo, con sólo cinco, y fue inferior a los siete registrados en 2021. Y sólo dos de estos se saldaron con víctimas mortales entre la tripulación y/o los pasajeros. Como resultado, la tasa de accidentes mortales bajó de 0,27 por millón de sectores en 2021 a sólo 0,16, por debajo de la media de cinco años de 0,20.

Aunque solo sea para cumplir con las responsabilidades del deber de cuidado de su empresa, los gestores de viajes quieren estar seguros de que sus viajeros vuelan de la forma más segura posible. En ese sentido, es posible que quieran saber lo seguras que son determinadas aerolíneas. Este informe explora el tema de la seguridad de las aerolíneas, y explica por qué es difícil y desaconsejable calificarlas individualmente.

## Supervisión reglamentaria, más importante que la seguridad individual de las aerolíneas

### El país de operaciones importa

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) se basa en el principio de que la seguridad de las aerolíneas suele ser tan buena como el organismo regulador que las supervisa y aplica.<sup>3</sup> Por eso, organizaciones como la EASA (Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea) y la FAA (Administración Federal de Aviación) de Estados Unidos (E.U.) tienden a asignar calificaciones de seguridad a los países (y no a las aerolíneas individuales).

El Programa de Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (IASA), de la FAA, clasifica a los países como Categoría uno o Categoría dos en términos de seguridad. Estas clasificaciones reflejan las normas operativas adoptadas por las aerolíneas.

- **Categoría uno:** las prácticas de aviación comercial de un país se ajustan a las normas de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional con sede en estos países). No refleja la seguridad de una aerolínea individual; se espera que todas las aerolíneas cumplan las normas de su país de origen
- **Categoría dos:** hasta que no se resuelvan algunos problemas de seguridad, las aerolíneas de un país no pueden ofrecer nuevos servicios a E.U.

<sup>1</sup> [IATA](#), marzo 7 de 2023.

<sup>2</sup> [IATA](#), 2022 IATA Annual Safety Report.

<sup>3</sup> [IATA](#), Airline Safety Ratings, documento sobre su posición.

México es un ejemplo de ello. En mayo de 2021, E.U. degradó al país a la Categoría dos, después de encontrar que la seguridad de su espacio aéreo estaba por debajo de los estándares de la OACI.<sup>4</sup> Como resultado, la FAA bloqueó la posibilidad de añadir nuevos vuelos a E.U. para todas las aerolíneas mexicanas, sin excepción, hasta que se restableciera la Categoría uno. También, se ha impedido la ampliación de acuerdos de comercialización con las aerolíneas estadounidenses. Todas las compañías aéreas mexicanas se vieron afectadas por la deficiencia del regulador nacional.

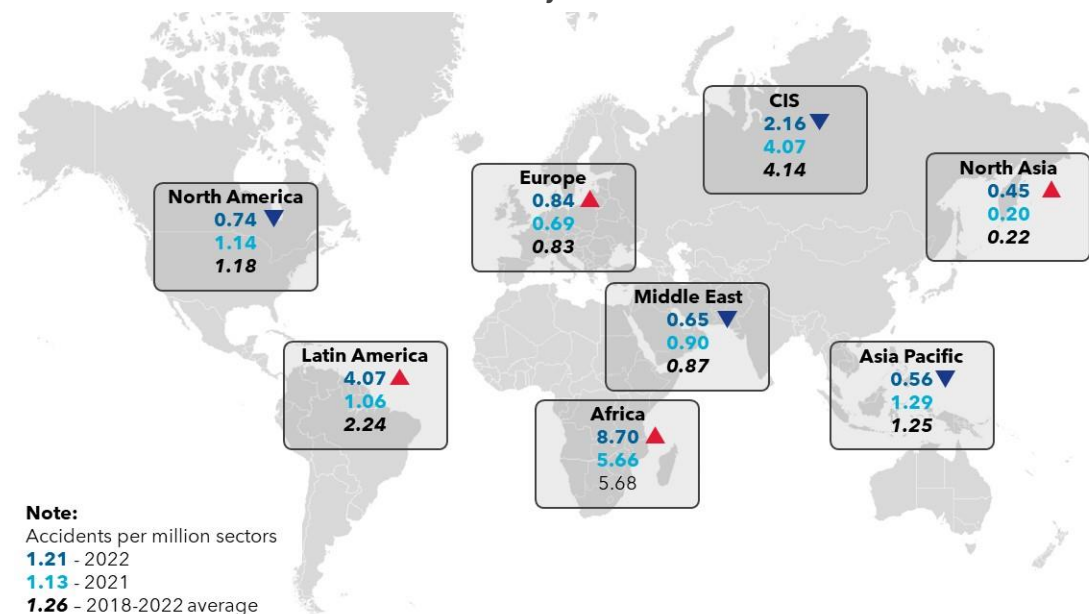
La Lista de Seguridad Aérea de la UE de la AESA identifica a todas las aerolíneas a las que se prohíbe operar en Europa (Anexo A) y a las que se prohíbe operar con ciertas restricciones en Europa (Anexo B).<sup>5</sup> Adhiriéndose al principio de la IATA de evaluar las normas reguladoras como un indicador de la seguridad implícita de las aerolíneas, impuso prohibiciones generales a todas las aerolíneas certificadas por las autoridades de los siguientes países:

- **Europa:** Armenia (incluidas Armenian Airlines y Fly Arna), Rusia (todas las aerolíneas)
- **Asia:** Afganistán, Kirguistán, Nepal
- **África:** Angola (excepto TAAG), Congo Brazzaville, RD Congo, Yibuti, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Liberia, Libia, Santo Tomé y Príncipe, Sierra Leona, Sudán

## Cómo varía la seguridad de las aerolíneas en el mundo

El principio adoptado por organismos como la AESA y la FAA es sencillo: **la seguridad de una compañía aérea refleja las normas de seguridad del país en el que está establecida**, y a las que debería ajustarse. Y como muestra la ilustración siguiente, los índices de seguridad pueden variar tanto geográficamente como a lo largo del tiempo.<sup>6</sup>

**Ilustración 1: Índices de accidentes aéreos en 2021 y 2022**



En 2022, el número de accidentes por millón de sectores volados aumentó ligeramente de 1,13 a 1,21, pero se mantuvo por debajo de la media quinquenal de 1,26. Los índices de siniestralidad aumentaron en cuatro regiones, entre ellas Europa y el norte de Asia, pero también disminuyeron en cuatro, entre ellas Norteamérica y el resto de Asia-Pacífico. Pero estos variaron considerablemente de una región a otra, desde los máximos de 8,70 en África y 4,07 en América Latina hasta sólo 0,45 en el norte de Asia.

<sup>4</sup> Reuters, junio 3 de 2023

<sup>5</sup> [EU Air Safety List](#), junio 3 de 2023

<sup>6</sup> [IATA](#), 2022 Interactive Safety Report

## Las aerolíneas pueden también ser objeto de sanciones en materia de seguridad

Las autoridades reguladoras de aviación están facultadas para censurar a aerolíneas específicas por motivos de seguridad y procedimientos operativos. Un caso concreto es el de Pakistan International Airlines (PIA). La AESA, junto con la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido (CAA), fue uno de los organismos reguladores que prohibió el acceso a PIA en junio de 2020. Esto fue en respuesta al escándalo provocado por licencias de piloto falsas, en el que 262 pilotos de aerolíneas pakistaníes fueron suspendidos, entre ellos 141 de PIA.<sup>7</sup>

Por el momento, además de las prohibiciones estatales, la AESA también tiene vetado el acceso al espacio aéreo europeo a seis aerolíneas: Air Zimbabwe, Avior Airlines (Venezuela), Blue Wing Airlines (Surinam), Iran Aseman Airlines e Iraqi Airways.

## La perspectiva de la IATA sobre la seguridad en las aerolíneas

### ¿Hasta qué punto son seguras las aerolíneas?

Esta no es la pregunta que la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) cree que la gente debería hacerse. De hecho, no considera que las clasificaciones de seguridad sean una medida válida de los resultados de una aerolínea en esta materia.<sup>8</sup> No deberían señalarse compañías aéreas concretas por sus buenos o malos resultados en seguridad. El extraordinario desempeño del transporte aéreo comercial en dicho ámbito se deben, en gran medida, a la **cooperación** entre aerolíneas, fabricantes, reguladores gubernamentales y otras partes interesadas. Cuando se produce un accidente, puede deberse a un fallo en cualquier punto de esta red de cooperadores, **pero es la aerolínea la que sufre las consecuencias directas**.

### Por qué no sirve de nada clasificar a las aerolíneas

Un enfoque de clasificación implica que la responsabilidad de los accidentes e incidentes recaerá únicamente en la aerolínea afectada y no tiene en cuenta otros factores que contribuyen. La mayoría de los accidentes implican una cadena de acontecimientos en la que pueden intervenir múltiples actores. Esto por sí solo significa que las clasificaciones de seguridad de las aerolíneas son intrínsecamente defectuosas. La IATA cree que estas clasificaciones no aportan ningún valor a los viajeros por tres razones, que se exponen a continuación.

### Las muestras de datos son muy pequeñas

Los incidentes aéreos, y en particular los accidentes mortales, son muy poco frecuentes (afortunadamente). Por eso, un solo suceso puede dar lugar a un gran cambio en los resultados de seguridad de una aerolínea.

### La responsabilidad no es clara

Las causas de un incidente o accidente pueden ser complejas, ya que es posible que haya participantes ajenos a la aerolínea como fabricantes de aviones y motores; aeropuertos; proveedores de servicios de navegación aérea; empresas de asistencia en tierra, entre otros. La culpa no recae necesariamente en la aerolínea.

### Las clasificaciones son demasiado simplistas

Los sistemas de clasificación deben juzgar la gravedad de un accidente, pero a menudo ésta se ve influida por condiciones y acontecimientos externos. Además, es muy difícil aplicar una ponderación precisa a los resultados de la clasificación, pues éstos varían constantemente.

<sup>7</sup> [Simpleflying.com](https://www.simpleflying.com), julio 24 de 2023

<sup>8</sup> [IATA](#), 2018, Airline Safety Ratings, documento sobre su posición.

La FAA coincide ampliamente con la IATA, al no encontrar pruebas en los datos de accidentes que apoyen la clasificación de las aerolíneas individuales en función de sus historiales de seguridad.<sup>9</sup> Debido a la naturaleza infrecuente pero catastrófica de un accidente aéreo, los historiales de seguridad de dos aerolíneas pueden parecer muy diferentes en un momento determinado. Pero la FAA no encuentra pruebas de que tales diferencias persistan. Es más, [tienen poco valor a la hora de predecir el rendimiento futuro en materia de seguridad](#).

Las clasificaciones de las aerolíneas basadas en los registros de accidentes pasados [son de poca utilidad](#) para los viajeros que desean elegir la aerolínea más segura para un viaje futuro.

## ¿Qué indican las clasificaciones de las aerolíneas?

Aun siendo conscientes de sus deficiencias y teniendo en cuenta el consejo de los expertos de no confiar en ellas, puede resultar interesante ver qué aerolíneas encabezan las clasificaciones de seguridad, aunque se basen en metodologías cuestionables. Al fin y al cabo, no es posible evitar que los viajeros (o los gestores de viajes) se remitan a ellas si tienen alguna duda sobre la seguridad de una aerolínea.

### [AirlineRatings.com](#)

Para calificar la seguridad de cada aerolínea, AirlineRatings.com hace un análisis (subjetivo) de los siguientes elementos: accidentes en los últimos cinco años; incidentes graves en dos años; auditorías de organismos rectores de la aviación y principales asociaciones; antigüedad de la flota; análisis de expertos sobre la formación de los pilotos, y protocolos COVID-19. Su lista de las 20 mejores aerolíneas probablemente contenga pocas sorpresas.

<b>Puesto</b>	<b>Aerolínea</b>	<b>Puesto</b>	<b>Aerolínea</b>
<b>1</b>	Qantas	<b>11</b>	
<b>2</b>	Air New Zealand	<b>12</b>	Hawaiian Airlines
<b>3</b>	Etihad Airways	<b>13</b>	
<b>4</b>	Qatar Airways	<b>14</b>	United Airlines
<b>5</b>	Singapore Airlines	<b>15</b>	
<b>6</b>	TAP Air Portugal	<b>16</b>	Finnair
<b>7</b>	Emirates	<b>17</b>	
<b>8</b>	Alaska Airlines	<b>18</b>	KLM
<b>9</b>	EVA Air	<b>19</b>	American Air Lines
<b>10</b>	Virgin Australia/Virgin Atlantic	<b>20</b>	Delta Air Lines

Fuente: AirlineRatings.com<sup>10</sup>

<sup>9</sup> [FAA](#), Safety Record of Airlines/Aircraft

<sup>10</sup> [AirlineRatings.com](#)

## Cómo puede ayudar BCD Travel

La gestión de riesgos en los viajes (TRM) es vital para ayudar a las empresas a cumplir sus obligaciones éticas y legales de proteger el bienestar, la seguridad y la salud de empleados, clientes y partes interesadas. Aunque la seguridad de las aerolíneas y del transporte siguen siendo componentes importantes, hay muchos otros riesgos y elementos esenciales para crear un programa avanzado de TRM. Con la [Evaluación del programa de seguridad para viajeros](#), el equipo de Global Crisis Management (GCM) de BCD Travel ayuda a los clientes a evaluar su programa actual de TRM, a definir claramente formas de mejorarlo y a reducir aún más el riesgo mediante 11 áreas clave, todo ello en consonancia con la norma ISO 31030:2021, Travel risk management - Guidance for organizations (Gestión del riesgo en los viajes - Guía para las organizaciones).

Crear una estrategia de riesgos eficaz implica identificar los riesgos potenciales y tomar medidas para mitigarlos. Cuando se trata de optimizar su programa de viajes para la gestión de riesgos, BCD Travel tiene aún más que ofrecer. El Marketplace de BCD es un sitio único en el que encontrará las mejores soluciones de TRM, listas para integrarse a la perfección en su programa de viajes de negocios. Obtenga más información y explore sus opciones dentro de [Marketplace](#).

La información contenida en este informe representa la última revisión, al 23 de agosto de 2023. Investigamos y comprobamos cuidadosamente los datos contenidos. Sin embargo, no garantizamos ni aseguramos la exactitud, integridad o actualidad de este artículo, ni aceptamos ninguna responsabilidad por cualquier daño o pérdida resultante del uso de la información en este artículo.

Si tiene alguna pregunta o comentario sobre este informe, envíe un correo electrónico a [mike.eggleton@bcdtravel.co.uk](mailto:mike.eggleton@bcdtravel.co.uk), para compartir sus ideas.