



COMUNICADO

N.º: 07

IATA publica el informe de seguridad aérea de 2024

26 de febrero, 2025 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha publicado el [informe sobre seguridad operacional de la aviación global en 2024](#). La industria volvió a registrar otro gran año en materia de seguridad en todo el mundo, con mejoras respecto a la media quinquenal en varios parámetros clave, aunque retrocedió respecto a los excelentes resultados de 2023.

- La tasa total de accidentes de 1,13 por millón de vuelos (un accidente por cada 880.000 vuelos) fue mejor que la media quinquenal de 1,25, pero empeoró respecto al 1,09 registrado en 2023.
- En 2024 se produjeron siete accidentes mortales de los 40,6 millones de vuelos. El dato empeora respecto al único accidente mortal ocurrido en 2023 y los cinco de la media quinquenal.
- En 2024 fallecieron 244 personas en accidente mortal, frente a las 72 registradas en 2023 y la media quinquenal de 144 víctimas mortales. El riesgo de accidente mortal se mantuvo bajo en 0,06, por debajo de la media quinquenal (0,10), aunque se duplicó respecto al 0,03 en 2023.

“Incluso con los accidentes aéreos de alto impacto más recientes, es importante recordar que los accidentes son extremadamente raros. En 2024 hubo 40,6 millones de vuelos y siete accidentes mortales. Además, la evolución de la seguridad aérea se caracteriza por una mejora continua. Hace una década, la media quinquenal (2011-2015) era de un accidente por cada 456.000 vuelos. Hoy, la media quinquenal (2020-2024) es de un accidente por cada 810.000 vuelos. Esa mejora se debe a que sabemos que una sola víctima mortal es demasiado. Queremos honrar la memoria de cada una de las vidas perdidas en accidente aéreo con nuestro más sentido pésame y con nuestro firme compromiso de seguir trabajando para aumentar aún más la seguridad aérea. Y para ello, la recopilación de datos de seguridad, como el informe de seguridad 2024, es nuestra herramienta más poderosa”, declaró Willie Walsh, director general de IATA.

Principales datos sobre la seguridad aérea:

- Aumento de los riesgos en zonas de conflicto: El derribo de dos aeronaves en zonas de conflicto (Kazajstán, con 38 víctimas mortales, y Sudán, con cinco) ha reforzado la importancia de la iniciativa «cielos más seguros» ([Safer Skies](#)), creada a raíz de la tragedia del PS752, con el fin de facilitar las medidas de seguridad en el espacio aéreo de alto riesgo.



- Accidentes más comunes: Los golpes de cola y las salidas de pista fueron los accidentes más frecuentes en 2024, lo que subraya la importancia de las medidas de seguridad en el despegue y el aterrizaje. Cabe destacar que no se produjeron accidentes de vuelo controlado contra el terreno (CFIT, por sus siglas en inglés).
- La tasa de accidentes de las [aerolíneas con registro IOSA de IATA](#) (en el que se incluyen todas las aerolíneas miembro de IATA) tuvieron un índice de accidentes de 0,92 por millón de vuelos, significativamente inferior al 1,70 registrado por las aerolíneas que no cuentan con registro IOSA.

Zonas de conflicto y la necesidad de pasar a la acción

Los accidentes e incidentes ocurridos en zonas de conflicto se consideran sucesos relacionados con la seguridad de la aviación civil y no se incluyen en este informe. Aunque no aparecen en los datos de este informe de seguridad, constituyen, junto con el aumento de los incidentes de interferencia del Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS, por sus siglas en inglés), una preocupación de primer orden para la seguridad de la aviación que requiere una coordinación mundial urgente.

“Ninguna aeronave civil debería ser nunca objetivo —deliberado o accidental— de operaciones militares. Los gobiernos deben dar un paso adelante, mejorar el intercambio de inteligencia y establecer protocolos mundiales más claros para evitar estas tragedias y salvaguardar la aviación civil”, declaró Walsh.

TIPO DE ACCIDENTE	2023	2024	PROMEDIO QUINQUENAL (2020-2024)
Tasa de accidentes (accidentes/millón de vuelos)	1,09 (1 accidente cada 0,92 millones de vuelos)	1,13 (1 accidente cada 0,88 millones de vuelos)	1,25 (1 accidente cada 0,81 millones de vuelos)
Tasa de accidentes de aerolíneas miembro de IATA	0,97 (1 accidente cada 1,03 millones de vuelos)	0,90 (1 accidente cada 1,11 millones de vuelos)	0,79 (1 accidente cada 1,24 millones de vuelos)
Accidentes totales	42	46	39
Accidentes mortales	1 (0 reactores y 1 turbohélice)	7 (5 reactores y 2 turbohélices)	5
Víctimas mortales a bordo	72	244	144

TIPO DE ACCIDENTE	2023	2024	PROMEDIO QUINQUENAL (2020-2024)
Riesgo de accidente mortal	0,03	0,06	0,10
Riesgo de accidente mortal de aerolíneas miembro de IATA	0,00	0,08	0,03
Pérdida de casco de reactores (por millón de vuelos)	0,06 (1 accidente grave cada 17,50 millones de vuelos)	0,14 (1 accidente grave cada 7,40 millones de vuelos)	0,15 (1 accidente grave cada 7,12 millones de vuelos)
Pérdida de casco de turbohélice (por millón de vuelos)	0,83 (1 pérdida de casco cada 1,20 millones de vuelos)	1,12 (1 pérdida de casco cada 0,89 millones de vuelos)	1,37 (pérdida de casco cada 0,74 millones de vuelos)

Resultados regionales sobre seguridad operacional

- Norteamérica:** Con 12 accidentes, el índice de siniestralidad total mejoró de 1,53 por millón de sectores en 2023 a 1,20 en 2024; el dato mejora respecto a la media quinquenal de la región de 1,26. El riesgo de víctimas mortales se ha mantenido en cero desde 2020. Los tipos de accidente más comunes en 2024 fueron los choques de cola, seguidos de los daños en pista y las excursiones de pista. Aunque no se ha relacionado ningún accidente con restos de operaciones espaciales, el creciente número de lanzamientos de cohetes plantea retos para la gestión del tráfico aéreo.
- Asia-Pacífico:** Con siete accidentes en 2024, la tasa total de accidentes aumentó de 0,92 por millón de sectores en 2023 a 1,04 en 2024, pero se mantuvo por debajo de la media regional de cinco años de 1,10. El riesgo de mortalidad no varió respecto a 2023 (0,15). Entre los accidentes más comunes destacan los golpes de cola, daños en pista y turbulencias, entre otros.
- África:** Con 10 accidentes en 2024, el índice de siniestralidad total pasó de 8,36 por millón de sectores en 2023 a 10,59 en 2024, superando la media quinquenal de 8,46. África (AFI) registró el mayor índice de siniestralidad, aunque el riesgo de víctimas mortales se mantuvo en cero por segundo año consecutivo. Los tipos de accidente más comunes en 2024 fueron las salidas de pista, seguidas de las relacionadas con el tren de aterrizaje. El 40% de todos los accidentes en los que se vieron implicados operadores con base en AFI se produjeron en aviones turbohélice. A través de la iniciativa Focus Africa de IATA, el [programa de colaboración para la mejora de la seguridad aérea \(CASIP, por sus siglas en inglés\)](#) sigue movilizando recursos para abordar los principales retos en materia de seguridad.

- Oriente Medio y Norte de África:** Con dos accidentes en 2024, el índice de siniestralidad total mejoró de 1,12 accidentes por millón de sectores en 2023 a 1,08 en 2024 y también fue mejor que su media quinquenal de 1,09. El riesgo de víctimas mortales se ha mantenido en cero desde 2019. Aunque ningún accidente estuvo relacionado con interferencias GNSS, ha surgido como un área crítica de preocupación en la región.
- Comunidad de Estados Independientes:** Sin accidentes en 2024, la tasa de accidentes en general mejoró de 1,05 accidentes por millón de sectores en 2023 a cero en 2024, una mejora con respecto a la media quinquenal de la región de 2,49. El riesgo de víctimas mortales se ha mantenido en cero desde 2022. Las interferencias del GNSS y los riesgos de seguridad vinculados a los conflictos regionales siguen preocupando a la seguridad aérea en la zona. Nótese que el derribo en diciembre de 2024 de un avión de Azerbaijan Airlines en una zona de conflicto se excluye de la clasificación de accidentes en este informe de seguridad. También es importante señalar que la CIS dispone de información limitada sobre accidentes y puede sufrir revisiones mayores de lo normal una vez que se disponga de más datos. Esto puede afectar a la tasa de accidentes, así como al cálculo del riesgo de mortalidad.
- Europa:** Con nueve accidentes en 2024, el índice de siniestralidad total aumentó ligeramente de 0,95 por millón de sectores en 2023 a 1,02 accidentes en 2024. Esta tasa coincide con la tasa de accidentes media quinquenal de la región de 1,02. El índice de riesgo de víctimas mortales aumentó de cero en 2023 a 0,03 en 2024. La mayor proporción de accidentes estuvo relacionada con los golpes de cola, seguidos de las salidas de pista.
- Norte de Asia:** Con un solo accidente, la tasa de accidentes totales aumentó ligeramente de cero accidentes por millón de sectores en 2023 a 0,13 en 2024. Esta cifra mejora respecto a la media quinquenal de la región de 0,16 accidentes por millón de segmentos. El riesgo de víctimas mortales se ha mantenido en cero desde 2022. Sólo hubo un accidente en el que se vieron implicados operadores con base en el norte de Asia y estuvo relacionado con un golpe de cola.
- Latinoamérica y el Caribe:** Con cinco accidentes en 2024, el índice de siniestralidad aumentó de 0,73 accidentes por millón de sectores en 2023 a 1,77 accidentes en 2024. Esta cifra fue mejor que la media quinquenal de 2,00. El riesgo de mortalidad pasó de 0,00 en 2023 a 0,35 en 2024. La mayor proporción de accidentes estuvo relacionada con los golpes de cola.

Región	Pérdida de casco (reactor)			Pérdida de casco (turbohélice)			Riesgo de accidente mortal		
	2023	2024	Promed. quinquenal (20-24)	2023	2024	Promed. quinquenal (20-24)	2023	2024	Promed. quinquenal (20-24)
África	0,00	1,78	0,36	2,38	5,24	5,78	0,00	0,00	1,60
Asia-Pacífico	0,00	0,36	0,26	0,85	0,86	0,34	0,15	0,15	0,16
CIS	1,13	0,00	0,46	0,00	0,00	8,67	0,00	0,00	0,47



Europa	0,13	0,13	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,01
Latinoamérica y el Caribe	0,00	0,40	0,36	0,00	2,97	2,22	0,00	0,35	0,08
Oriente Medio y Norte de África	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Norteamérica	0,00	0,00	0,03	1,48	0,00	0,64	0,00	0,00	0,00
Norte de Asia	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
Global	0,06	0,14	0,15	0,83	1,12	1,37	0,03	0,06	0,10

Refuerzo de la seguridad mediante informes de accidentes oportunos, exhaustivos y públicos

Los informes de accidentes retrasados o incompletos niegan a las partes interesadas críticas — operadores, fabricantes, reguladores y proveedores de infraestructura— conocimientos vitales que podrían mejorar aún más la seguridad aérea. El análisis de IATA de las investigaciones de accidentes de 2018-2023 revela que solo el 57% se completaron y publicaron según lo obligado por el Convenio de Chicago.

Las tasas de cumplimiento varían significativamente entre regiones, con el norte de Asia a la cabeza con un 75%, seguido de Norteamérica (70%) y Europa (66%), CEI (65%), Oriente Medio y Norte de África (60%), Latinoamérica y el Caribe (57%), Asia-Pacífico (53%) y África (20%).

“La investigación de accidentes es una herramienta vital para mejorar la seguridad aérea mundial. Para ser eficaces, los informes de las investigaciones de accidentes deben ser completos, accesibles y oportunos. El Anexo 13 del Convenio de Chicago deja claro que esta es una obligación de los Estados. Enterrar los informes de accidentes por consideraciones políticas es totalmente inaceptable. Y si el problema es la falta de medios para llevar a cabo la investigación, entonces necesitaremos aunar fuerzas a nivel global para proporcionar apoyo técnico a los países con experiencia limitada en la investigación de accidentes”, dijo Walsh.

Riesgo creciente de las interferencias del GNSS para la seguridad aérea

Los datos del [intercambio global de datos de incidentes \(IDX, por sus siglas en inglés\) de IATA](#) ponen de manifiesto un fuerte aumento de las interferencias relacionadas con el GNSS, que pueden perturbar los sistemas de navegación de las aeronaves. Aunque existen varios sistemas de respaldo para apoyar la seguridad de la aviación incluso cuando estos sistemas se ven afectados, estos incidentes siguen planteando riesgos deliberados e inaceptables para la aviación civil. Las interferencias del GNSS son más frecuentes en Turquía, Irak y Egipto.

Los informes sobre interferencias del GNSS —incluidas las interrupciones de la señal, las interferencias y la suplantación de identidad— aumentaron entre 2023 y 2024. Las tasas de interferencia aumentaron en un 175%, mientras que los incidentes de falsificación de GPS se dispararon en un 500%.

“El fuerte aumento de los eventos de interferencia GNSS es profundamente preocupante. Una navegación confiable es fundamental para unas operaciones de vuelo seguras y eficientes. Es necesario



que los gobiernos y los proveedores de servicios de navegación aérea tomen medidas inmediatas para poner fin a esta práctica, mejorar el conocimiento de la situación y garantizar que las aerolíneas dispongan de las herramientas necesarias para operar con seguridad en todos los ámbitos”, declaró Walsh.

- 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 340 líneas aéreas, que constituyen el 80% del tráfico aéreo global.
- [Síguenos en X](#) para mantenerte actualizado con las noticias de la industria, opiniones políticas y otra información útil.
- [Fly Net Zero](#)
- [Informe detallado](#)
- El riesgo de accidente mortal mide la exposición de un pasajero o miembro de la tripulación a un accidente sin supervivientes. Su cálculo no tiene en cuenta el tamaño de la aeronave o el número de personas a bordo. Mide el porcentaje de víctimas mortales entre las personas a bordo.
- 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).
 - La aeronave ha sufrido daños estructurales importantes que afectan a la resistencia estructural, al desempeño o a las características de vuelo de la aeronave, y que normalmente requerirían una reparación o sustitución importante del componente afectado superior a 1 millón de USD o al 10% del valor de reserva del casco de la aeronave, el que sea inferior, o si el accidente es relevante por ACTF, o bien la aeronave ha sido declarada como pérdida.
 - Suceso en el que una persona resulta herida mortalmente por encontrarse en la aeronave, por colisionar con la aeronave en operación, por estar en contacto directo o indirecto con cualquier parte de la aeronave, incluidas las partes que se hayan desprendido de la aeronave, por estar expuesta directamente a la explosión de un reactor.
- Pérdida de casco: la aeronave queda destruida o con daños sustanciales, y no se considera su reparación, incluso si es por motivos financieros por parte del propietario.
- Además de las mejoras significativas de la seguridad que se han producido desde 2005, evidentes en las estadísticas de resultados de seguridad, hay una mejora enmascarada por la presión inflacionista. Como los criterios de siniestralidad no se han ajustado a la inflación desde 2005, los



accidentes menos graves han pasado a tenerse en cuenta a la hora de evaluar los resultados de seguridad.