

COMUNICADO

N.º: 11

IATA publica el informe de seguridad aérea de 2025

9 de marzo de 2026 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha publicado su informe anual sobre seguridad aérea en 2025. El informe revela, un año más, el buen desempeño de la industria de aerolíneas en materia de seguridad. En 2025:

- La tasa total de accidentes de 1,32 por millón de vuelos (un accidente por cada 759.646 vuelos) fue mejor respecto al dato de 2024 (1,42), pero empeoró ligeramente respecto a la media quinquenal del periodo 2021-2025 (1,27).
- Se produjeron 51 accidentes de un total de 38,7 millones de vuelos. Esta cifra es inferior a los 54 accidentes registrados en 2024, con 37,9 millones de vuelos, pero superior a la media quinquenal de 44 accidentes del periodo 2021-2025.
- Se produjeron ocho accidentes mortales. El dato empeora respecto a 2024 (siete accidentes) y la media quinquenal (seis accidentes).
- Fallecieron 394 personas en accidente mortal, frente a las 244 registradas en 2024, y la media quinquenal de 198.

“Volar es la forma más segura de viajar largas distancias. Los accidentes son extremadamente raros. Pero cada uno de ellos nos recuerda que debemos seguir avanzando en la mejora continua a través de los estándares globales y la colaboración basada en datos de seguridad. El resultado del esfuerzo conjunto se refleja muy bien en la mejora de la tasa media de accidentes mortales en los últimos cinco años. Hace una década, la tasa era de un accidente mortal por cada 3,5 millones de vuelos (2012-2016). Hoy en día, es de un accidente mortal por cada 5,6 millones de vuelos (2021-2025). Volar es tan seguro que incluso un solo accidente entre los casi 40 millones de vuelos que se operan anualmente altera los resultados globales. Aunque no debemos olvidar que un solo accidente es demasiado. El objetivo de la aviación sigue siendo lograr cero accidentes y cero víctimas mortales”, dijo Willie Walsh, director general de IATA.

TIPO DE ACCIDENTE	2024	2025	PROMEDIO QUINQUENAL (2021- 2025)
Tasa de todo tipo de accidentes (accidentes/millón de vuelos)	1,42 (1 accidente cada 0,70 millones de vuelos)	1,32 (1 accidente cada 0,76 millones de vuelos)	1,27 (1 accidente cada 0,80 millones de vuelos)
Tasa de accidentes de aerolíneas miembro de IATA	1,11 (1 accidente cada 0,90 millones de vuelos)	0,72 (1 accidente cada 1,38 millones de vuelos)	0,80 (1 accidente cada 1,34 millones de vuelos)
Accidentes totales	54	51	44
Accidentes mortales	7 (5 reactores - 2 turbohélices)	8 (4 reactores - 4 turbohélices)	6
Víctimas mortales a bordo	244	394	198
Riesgo de accidente mortal	0,06	0,17	0,12
Riesgo de accidente mortal de aerolíneas miembro de IATA	0,08	0,07	0,03
Tasa de accidentes de reactores (por millón de vuelos)	1,23 (1 accidente cada 0,81 millones de vuelos)	1,03 (1 accidente cada 0,97 millones de vuelos)	0,98 (1 accidente cada 1,05 millones de vuelos)
Tasa de accidentes de turbohélices (por millón de vuelos)	3,22 (1 accidente cada 0,31 millones de vuelos)	4,08 (1 accidente cada 0,25 millones de vuelos)	3,70 (accidente cada 0,29 millones de vuelos)
Vuelos totales (millón)	37,9	38,7	34,5

Principales datos sobre la seguridad aérea:

- **Accidentes más comunes:** Los golpes de cola y las salidas de pista fueron los accidentes más frecuentes en 2025, lo que subraya la importancia de las medidas de seguridad en el despegue y aterrizaje, así como en las operaciones en tierra. Cabe destacar que no se produjeron accidentes por pérdida de control en vuelo (LOC-I, por sus siglas en inglés).

- Las **infraestructuras aeroportuarias** contribuyeron al 16% de los accidentes en 2025. Esto refuerza la necesidad de respetar plenamente las normas mundiales relativas a las zonas de seguridad de las pistas, las instalaciones vulnerables dentro de las zonas de seguridad y la mitigación eficaz de riesgos tales como los contaminantes de la superficie de las pistas, las marcas o la iluminación inadecuadas y los obstáculos dentro de las zonas protegidas o cerca de las pistas.

“Las infraestructuras aeroportuarias y el entorno de las pistas juegan un papel fundamental en la estadística. En varios casos, los obstáculos sólidos cerca de las pistas aumentaron la gravedad de los accidentes, convirtiendo incidentes que podrían haber sido leves en accidentes mortales. Todos los aeropuertos y organismos reguladores deben realizar revisiones continuas de las zonas de seguridad de las pistas y estructuras cercanas a ellas para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales”, afirmó Walsh.

- Las tasas de accidentes de las aerolíneas con [registro IOSA de IATA](#) tuvieron un índice de accidentes de 0,98 por millón de vuelos, significativamente inferior al 2,55 registrado por las aerolíneas que no cuentan con registro IOSA. La tasa total de accidentes de las aerolíneas miembro de IATA fue de 0,72 por millón de vuelos, muy por debajo del 3,09 de las aerolíneas que no pertenecen a IATA. Todas las aerolíneas miembro de IATA que reúnen los requisitos de IOSA figuran en el [registro IOSA](#).
- El **riesgo de accidente mortal**, que mide la probabilidad de pérdida de vidas humanas, aumentó a 0,17 por millón de vuelos, por encima del dato 2024 (0,06) y de la media quinquenal (0,12). El aumento del riesgo de accidente mortal se debe a un número reducido de accidentes mortales. Por ejemplo, solo el vuelo 171 de Air India (con 241 víctimas mortales) y el vuelo 5342 de PSA Airlines (con 64 víctimas mortales) juntos representaron más del 77% de todas las pérdidas de vidas humanas a bordo de una aeronave en 2025.

Resultados regionales sobre seguridad operacional

- **África:** Con siete accidentes en 2025, el índice de siniestralidad total mejoró de 12,13 por millón de sectores en 2024 a 7,86 en 2025, por debajo de la media quinquenal de 9,37. África (AFI) registró el mayor índice de siniestralidad a nivel global. El riesgo de accidente mortal creció de cero accidentes en 2024 a 2,19 en 2025. Los tipos de accidente más comunes fueron las salidas de pista, entre otros tipos de accidentes (*end state*) difíciles de categorizar por varias razones, entre ellas falta de información. Desde 2018, la región AFI registra el mayor número de accidentes sin calificar (*end state*) a nivel mundial, lo que subraya la necesidad de mejorar el cumplimiento de las obligaciones en materia de investigación establecidas en el anexo 13 del Convenio de Chicago. Del total de accidentes sufridos por operadores con base en la región AFI, el 71% se produjo en aeronaves turbohélice.
- **Asia-Pacífico:** Con seis accidentes en 2025, la tasa total de accidentes mejoró de 1,08 por millón de sectores en 2024 a 0,91 en 2025. El dato también mejora respecto al 0,99 de media

quinquenal. El riesgo de mortalidad se mantuvo invariable en 0,15, redondeado a dos decimales, si bien la tasa exacta disminuyó ligeramente. Entre los accidentes más comunes en 2025 destacan los golpes de cola y daños en pista.

- **Comunidad de Estados Independientes:** Con cuatro accidentes en 2025, la tasa de accidentes aumentó de 1,44 accidentes por millón de sectores en 2024 a 2,74 en 2025 (lo que supera la media quinquenal de 2,26). El riesgo de víctimas mortales aumentó de cero en 2024 a 0,69 en 2025. Todos los accidentes ocurrieron con aviones turbohélice, incluido el accidente mortal por impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT, por sus siglas en inglés), en el que fallecieron 48 personas.
- **Europa:** Con once accidentes en 2025, el índice de siniestralidad total mejoró de 1,48 por millón de sectores en 2024 a 1,30 accidentes en 2025. El dato supera la tasa media quinquenal de la región (1,11). El índice de riesgo de víctimas mortales registró cero en 2025, una mejora respecto al 0,03 en 2024. La mayor proporción de accidentes estuvo relacionada con daños durante el vuelo y golpes de cola.
- **Latinoamérica y el Caribe:** Con cinco accidentes en 2025, el índice de siniestralidad mejoró de 1,84 accidentes por millón de sectores en 2024 a 1,77 accidentes en 2025. Esta cifra mejora respecto a la media quinquenal de 2,02. El riesgo de mortalidad decreció de 0,37 en 2024 a 0,26 en 2025. La mayor parte de los accidentes estuvo relacionada con salidas de pista.
- **Oriente Medio y Norte de África:** Con un accidente en 2025 —por salida de pista—, el índice de siniestralidad total se situó en el 0,53 en 2025, una mejora respecto al dato de 2024 (1,09 accidentes por millón de sectores). También mejoró respecto a la media quinquenal de 1,01. El riesgo de víctimas mortales se ha mantenido en cero desde 2019.
- **Norteamérica:** Con 16 accidentes en 2025, el índice de siniestralidad total aumentó de 1,49 por millón de sectores en 2024 a 1,68 en 2025, por encima también de la media quinquenal de 1,33. El riesgo de víctimas mortales aumentó de cero en 2024 a 0,21 en 2025. Los tipos de accidente más comunes fueron los daños en pista y golpes de cola.
- **Norte de Asia:** Con un solo accidente mortal, la tasa total de accidentes se mantuvo en los 0,16 por millón de sectores en 2025. Esta cifra mejora respecto a la media quinquenal de la región de 0,18 accidentes por millón de segmentos. El riesgo de víctimas mortales se ha mantenido en cero desde 2023.

Región	Reactor Tasa/millón de vuelos (número)			Turbohélice Tasa/millón de vuelos (número)			Todos los tipos de avión Tasa/millón de vuelos (número)		
	2024	2025	Promed. quinquenal (21-25)	2024	2025	Promed. quinquenal (21-25)	2024	2025	Promed. quinquenal (21-25)
África	13,10 (7)	3,59 (2)	5,37 (3)	10,74 (4)	14,96 (5)	14,40 (5)	12,13 (11)	7,86 (7)	9,37 (8)
Asia-Pacífico	0,92 (5)	1,07 (6)	1,00 (5)	1,86 (2)	0,00 (0)	0,96 (1)	1,08 (7)	0,91 (6)	0,99 (6)
CIS	1,51 (2)	0,00 (0)	0,77 (1)	0,00 (0)	64,86 (4)	24,05 (2)	1,44 (2)	2,74 (4)	2,26 (3)
Europa	1,65 (12)	1,04 (8)	1,16 (8)	0,00 (0)	3,69 (3)	0,74 (1)	1,48 (12)	1,30 (11)	1,11 (8)
Latinoamérica y el Caribe	1,25 (3)	0,81 (2)	1,25 (3)	6,09 (2)	8,77 (3)	7,31 (2)	1,84 (5)	1,77 (5)	2,02 (5)
Oriente Medio y Norte de África	1,12 (2)	0,54 (1)	0,85 (1)	0,00 (0)	0,00 (0)	5,95 (0)	1,09 (2)	0,53 (1)	1,01 (2)
Norteamérica	1,12 (10)	1,78 (16)	1,21 (10)	7,97 (4)	0,00 (0)	3,36 (2)	1,49 (14)	1,68 (16)	1,33 (12)
Norte de Asia	0,16 (1)	0,16 (1)	0,14 (1)	0,00 (0)	0,00 (0)	3,65 (0)	0,16 (1)	0,16 (1)	0,18 (1)
Global	1,23 (42)	1,03 (36)	0,98 (31)	3,22 (12)	4,08 (15)	3,70 (13)	1,42 (54)	1,32 (51)	1,27 (44)

Nota: el número entre paréntesis indica el número de accidentes.

Los riesgos en zonas de conflicto

La proliferación de las zonas de conflicto está provocando importantes cambios en las rutas y una mayor complejidad operacional. En algunas regiones, se han producido actividades militares en los corredores aéreos o cerca de ellos. El último ejemplo de ello son las graves perturbaciones causadas por el desencadenamiento de la guerra entre Estados Unidos, Israel e Irán. Es esencial que exista una estrecha coordinación entre las autoridades militares y civiles para garantizar la seguridad de las operaciones de la aviación civil.

Cuando las zonas de conflicto presentan riesgos imposibles de mitigar, los gobiernos son los responsables de restringir o cerrar el espacio aéreo de manera oportuna, transparente y coordinada. Es esencial que la clausura y, en su caso, la reapertura del espacio aéreo se centre en parámetros de seguridad y protección y no se utilicen con fines políticos. Además, los avisos a tripulaciones y al personal de aviación (*Notice to Airmen*, NOTAM) así como las advertencias de riesgo —comunicados de manera clara, coherente y de forma profesional— constituyen información fundamental que las aerolíneas deben tener en cuenta para poder realizar sus propias evaluaciones de riesgo y garantizar la seguridad y la eficiencia de las operaciones de vuelo.

“Ninguna aeronave civil debería ser nunca objetivo —deliberado o accidental— de operaciones militares. Cuando crece la tensión, los gobiernos deben compartir información sobre el riesgo en tiempo

real, garantizar una coordinación efectiva civil-militar, restringir el espacio aéreo donde sea necesario y proporcionar a las aerolíneas con información suficiente para que estas puedan gestionar sus propios riesgos. Ya sea que se cierre o se reabra el espacio aéreo, la seguridad depende de la transparencia, la información y la coordinación", declaró Walsh.

Interferencias del GNSS

Las interferencias relacionadas con el sistema global de navegación por satélite (GNSS, por sus siglas en inglés), capaces de perturbar los sistemas de navegación de las aeronaves, han aumentado considerablemente en los últimos años. Los datos que arroja el programa [Incident Data Exchange](#) de IATA indican que los incidentes de interferencias notificados en 2025 aumentaron un 67% respecto a 2023, y los incidentes de suplantación del GPS notificados aumentaron un 193%.

"Los incidentes de interferencias en el GNSS son preocupantes. Las aerolíneas dependen del GNSS para realizar operaciones de vuelo seguras y eficientes. Si bien las redundancias del sistema respaldan la seguridad de las operaciones ante estos actos deliberados, es necesario que los gobiernos y los proveedores de servicios de navegación aérea adopten medidas inmediatas para mejorar el conocimiento de la situación y reforzar las medidas de mitigación que utilizan los pilotos. En última instancia, debemos impedir que se produzcan interferencias en el GNSS. De lo contrario, estaremos actuando de forma inaceptable e irresponsable", afirmó Walsh.

Informes de accidentes oportunos, exhaustivos y públicos

Los informes de accidentes retrasados, incompletos o no publicados privan de información valiosa que podría mejorar aún más la seguridad aérea. El análisis de IATA de las investigaciones de accidentes realizadas entre 2019 y 2023 revela que solo el 63% de los informes se completaron y publicaron según establece el Convenio de Chicago. Y dado que las investigaciones suelen tardar más de un año en completarse, los datos de los informes publicados en 2023 ofrecen una visión precisa del desempeño mundial.

Las investigaciones son responsabilidad de los Estados en los que se han producido los accidentes o incidentes. Las tasas de cumplimiento varían significativamente entre regiones, con la Comunidad de Estados Independientes (CEI) a la cabeza con un 81%, seguida de Norteamérica (78%), Europa (75%), Asia-Pacífico (68%), Norte de Asia (67%), Oriente Medio y Norte de África (67%), Latinoamérica y el Caribe (60%) y África (19%).

"La investigación de accidentes nos ayuda a mejorar la seguridad aérea mundial. Pero muchos informes no se publican de manera oportuna, completa o no son accesibles. Algunos no se hacen públicos, mientras que otros carecen de recomendaciones claras. El anexo 13 del Convenio de Chicago define con claridad las obligaciones de los Estados. Si bien cada vez se cumple mejor esta obligación, cualquier incumplimiento, por pequeño que sea, retrasa el avance en seguridad. Cuando la falta de medios para llevar a cabo una investigación supone un reto, es necesario contar con el apoyo coordinado a nivel mundial", afirmó Walsh.

IATA ha desarrollado una plataforma que compila las recomendaciones de seguridad de los informes finales de investigación en un único repositorio global. Esto mejora el acceso a información crítica sobre

seguridad, permite realizar análisis basados en datos y respalda los esfuerzos del sector para evitar que se repitan sucesos similares en el futuro.

> [Más información sobre el informe de seguridad de IATA 2025 \(*Annual Safety Report 2025*\)](#)

- 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 360 líneas aéreas, que constituyen el 85% del tráfico aéreo global.
- [Síguenos en X](#) para mantenerte actualizado con las noticias de la industria, opiniones políticas y otra información útil.
- Los datos históricos presentados en este informe sobre las tasas de accidentes globales y regionales y los cálculos del riesgo de accidente mortal pueden no coincidir con publicaciones anteriores. Se han realizado actualizaciones para permitir comparaciones homogéneas con criterios de accidentes revisados. Asimismo, cabe señalar que IATA utiliza OAG como fuente principal de datos del sector. Las cifras pueden ser revisadas, lo que puede afectar a las tasas de accidentes globales y regionales y al cálculo del riesgo de accidente mortal.
- [Ficha informativa sobre seguridad](#)
- 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.
- En 2025, la tasa de accidentes con pérdida de casco de reactores y turbohélices se ha reemplazado por la tasa de accidentes de reactores y turbohélices, tras haberse observado que en algunos sucesos, la aeronave no fue reparada por motivos económicos (no por la magnitud del daño).
- Según IATA, un accidente debe cumplir todos los criterios siguientes:
 - Intención de volar de todas las personas a bordo, tanto pasajeros como tripulación.
 - Tipo de operación: vuelo realizado con fines comerciales en virtud de un certificado de operador aéreo (AOC, por sus siglas en inglés), destinado al transporte de pasajeros o mercancías. Esto incluye, por ejemplo, vuelos militares que transportan civiles, vuelos de reposicionamiento y misiones humanitarias que utilizan aeronaves comerciales.
 - Quedan excluidos:
 - Vuelos de negocios
 - Vuelos militares (transporte de personas o mercancías con fines militares)
 - Vuelos de revisión
 - Ensayos en vuelo

- Aviones con motor de pistón
- Tipo de aeronave: 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).
- Tipo de daño: 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 bien la aeronave ha sido declarada como pérdida.
- Accidente mortal: Suceso en el que una persona resulta herida mortalmente por alguna de las siguientes causas:
 - encontrarse en la aeronave y la muerte se produce a consecuencia del accidente (se excluye muerte por causas naturales)
 - colisionar con la aeronave en operación
 - estar en contacto con cualquier parte de la aeronave, incluidas las partes que se hayan desprendido de la aeronave
 - estar expuesta directamente a la explosión de un reactor.
- *Ad-hoc*: si el suceso es considerado relevante por el ACTF, como por ejemplo ciertos vuelos de entrenamiento.
- Además de las mejoras significativas en materia de seguridad que se han producido desde 2005, como muestran las estadísticas sobre seguridad, hay una mejora enmascarada por la presión inflacionista. El daño de una aeronave debe ser superior a 1 millón USD o al 10% del valor de reserva del casco de la aeronave, el que sea inferior, o se ha declarado siniestro total, para calificarlo como accidente. Como este criterio de accidente no se ha 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.