



INFORME ESTADISTICO

2025

PRIMER SEMESTRE

Gran Misión Transporte Venezuela

The logo consists of the text 'Gran Misión Transporte Venezuela' in a bold, sans-serif font. 'Gran' is in dark grey, 'Misión' is in light grey, 'Transporte' is in medium grey, and 'Venezuela' is in yellow, blue, and red. To the right of 'Misión' are four icons: a yellow bus, a blue airplane, a red ship, and a black train. Below the text is a stylized graphic with a yellow top, a blue middle, and a red bottom, resembling a wing or a stylized 'V'.

Caracas – Venezuela

Está permitida la reproducción total o parcial de este documento, siempre y cuando se cite la fuente.

INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene como objetivo presentar un análisis detallado y exhaustivo sobre la incidencia de accidentes aéreos en territorio venezolano durante el primer semestre del año 2025. A través de la recopilación y revisión de datos estadísticos, se busca proporcionar una visión clara y objetiva de la situación actual en el ámbito de la aviación civil en Venezuela, así como identificar patrones, causas y posibles medidas preventivas que contribuyan a mejorar la seguridad aérea en el país.

En el contexto actual, donde la aviación juega un papel crucial en la conectividad y el desarrollo económico, es fundamental entender las dinámicas que inciden en la ocurrencia de accidentes. Este informe no solo tiene como finalidad documentar los incidentes registrados, sino también ofrecer recomendaciones basadas en los hallazgos, dirigidas a autoridades competentes, operadores aéreos y otros actores relevantes del sector.



DEFINICIONES

■ INCIDENTE

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

■ INCIDENTE GRAVE

Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal

■ ACCIDENTE

Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- hallarse en la aeronave, o
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- por explosión directa al chorro de un reactor,

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y

- que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.



CATEGORIA DE SUCESO

CFIT	Colisión o Cuasi colisión en vuelo con terreno, agua u obstáculo sin indicación de pérdida de control
RE	Salida de pista
SCF-NP	Fallo o malfuncionamiento de sistema o componente (grupo no motor)
SCF-PP	Fallo o malfuncionamiento de sistema o componente (grupo motor)
OTHER	Cualquier ocurrencia no contemplada en otra categoría
WILD	Colisión, riesgo de colisión o acción evasiva adoptada por una aeronave para evitar la vida silvestre en una pista o en un helipuerto / helipuerto en uso

DESARROLLO

La Junta Investigadora de Accidentes como ente responsable de analizar todos los sucesos aéreos dentro del territorio nacional, debe regirse por estándares internacionales, entre los cuales destaca la conceptualización establecida para cada evento. Todo esto implica que la autoridad debe adoptar dichos estándares para así homogenizar y poder ser comparados estos datos a nivel mundial. Este análisis no solo es fundamental para entender las causas de los sucesos, sino también para implementar mejoras en la seguridad de la aviación.

En el Gráfico 1, se presenta el comportamiento de estos tres tipos de sucesos aéreos durante el primer semestre del año 2025. Este análisis gráfico permite visualizar tendencias y patrones en el comportamiento de los sucesos aéreos, proporcionando información valiosa sobre la efectividad de las medidas de seguridad implementadas. La segmentación de los datos por tipo de evento permite a los investigadores focalizar sus esfuerzos en áreas específicas que requieren mayor atención.

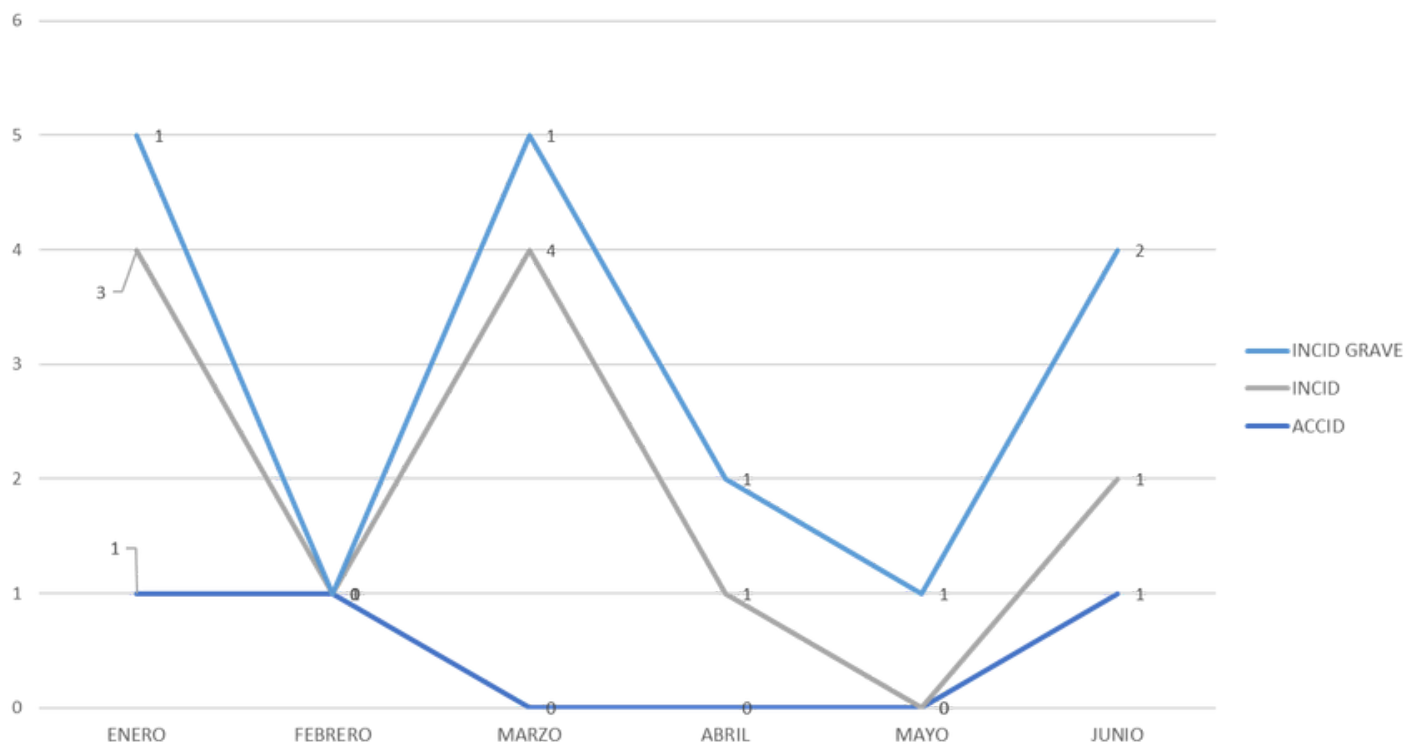


Gráfico 1. Sucesos Ocurridos durante el Primer Semestre 2025
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

Esta representación plasma los 18 sucesos reportados a la autoridad de investigación, en el primer semestre del año 2025.

El 50% de los sucesos notificados corresponde a los Incidentes, 33% a los incidentes graves, un 17% a los accidentes.

Durante el presente semestre, se reportaron tres accidentes que resultaron en la destrucción total de las aeronaves involucradas. Lamentablemente, estos incidentes han dejado un saldo trágico de ocho lesiones mortales, así como un herido grave durante la realización de trabajos de fumigación.

En cuanto al suceso relacionado específicamente con operaciones de fumigación, hace un llamado a la revisión exhaustiva de los protocolos de seguridad y procedimientos operativos en este tipo de trabajos.

En el grafico N°2 podemos observar que en el año 2024, se registraron un total de 6 accidentes, mientras que en 2025 esta cifra disminuyó notablemente a 3. Esto indica una reducción del 50% en el número de accidentes, lo cual es un resultado positivo en el sector y sugiere una mejora en las condiciones de seguridad operacional.

La categoría de incidentes graves mostró una disminución significativa, pasando de 13 en 2024 a 6 en 2025, lo que equivale a una reducción del 53.85%. Esta tendencia es alentadora, ya que indica que no solo hay menos accidentes, sino que también la gravedad de las incidencias que se producen ha disminuido considerablemente.

Es fundamental continuar monitoreando estas tendencias y desarrollar estrategias que no solo mantengan la reducción de accidentes, sino que también aborden el aumento en el número de incidentes. Mantener un enfoque proactivo en la seguridad y la prevención será esencial para seguir mejorando estos indicadores en los próximos años.



↓ **50%**

**Disminución tasa de
Accidentes 1er
Semestre 2025**

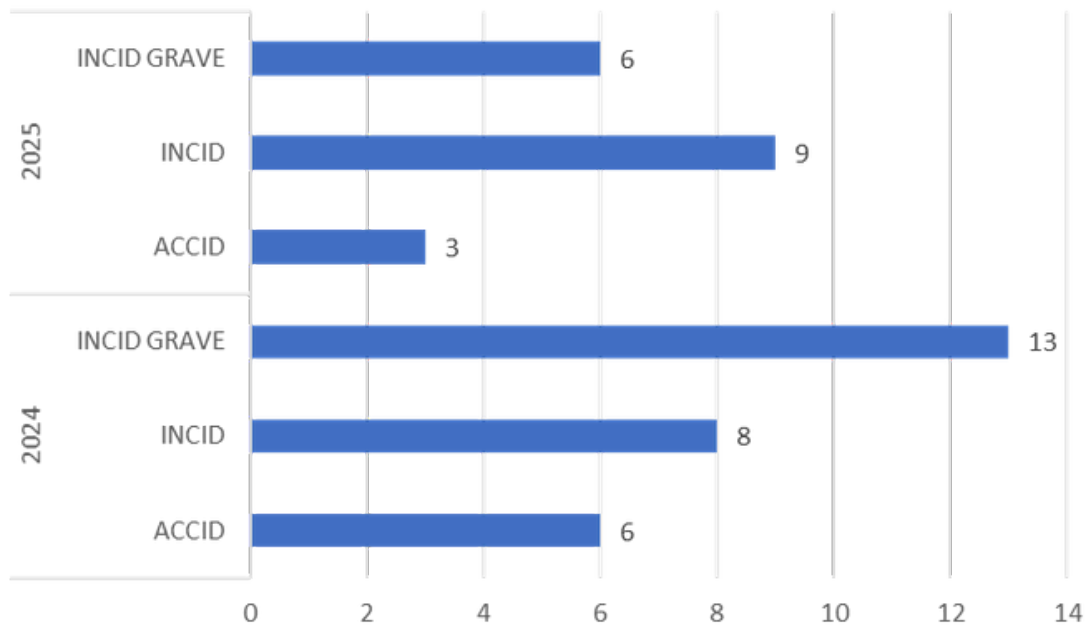


Gráfico 2. Comparativo primer Semestre 2024 Vs primer Semestre 2025.
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

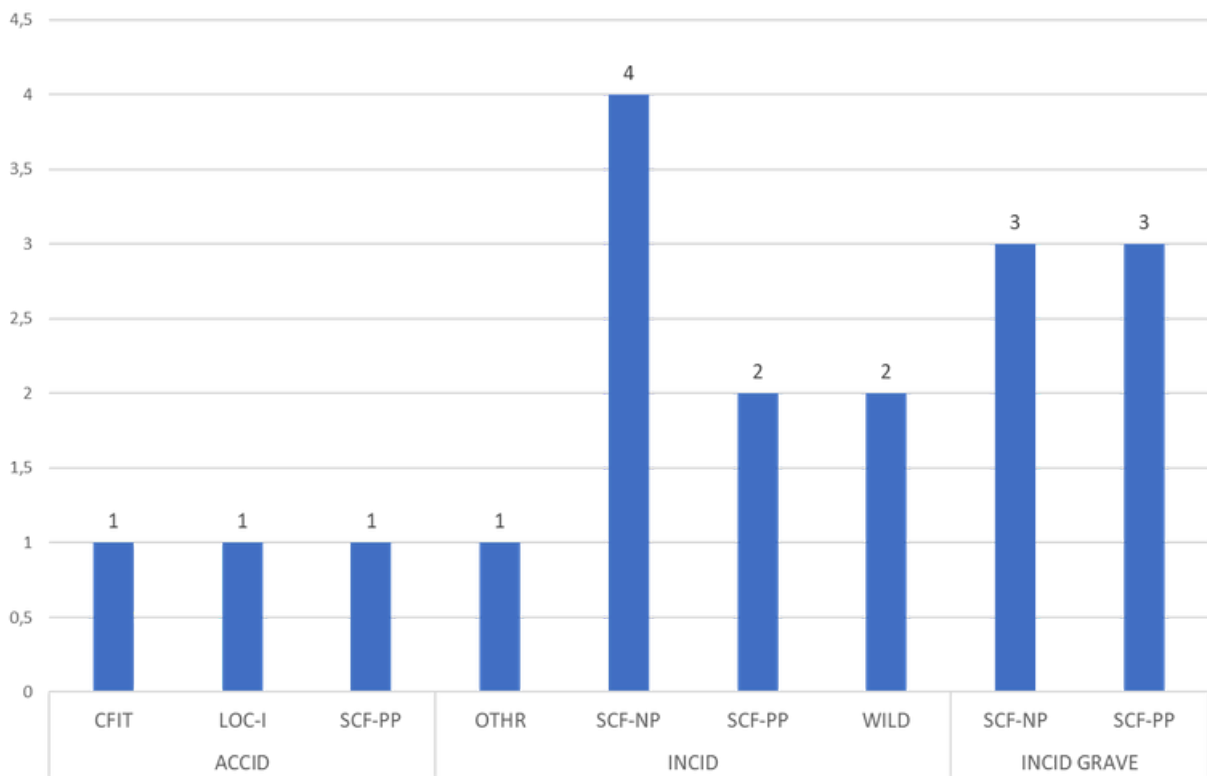


Gráfico 3. Ocurrencias por tipo de suceso Vs Categoría.
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la representación gráfica 3, se evidencia la distribución de incidentes clasificados según su tipo y categoría. La información sugiere que la categoría con la mayor cantidad de sucesos es SCF - NP, que refiere a fallos o mal funcionamiento de sistemas o componentes del grupo No Motor. Esta categoría sobresale notablemente, seguida de cerca por SCF - PP, que corresponde a fallos o mal funcionamiento en el sistema o componente del grupo Motor.

Asimismo, en la consideración de los incidentes graves, la tendencia se mantiene: la categoría SCF - NP con la misma cantidad de repeticiones que SCF - PP.

En la clasificación de los accidentes encontramos las categorías vuelo controlado contra el terreno (CFIT), pérdida de control en vuelo (LOC-I), fallo del grupo motor (SCF-PP) cuentan con una repetición cada categoría.

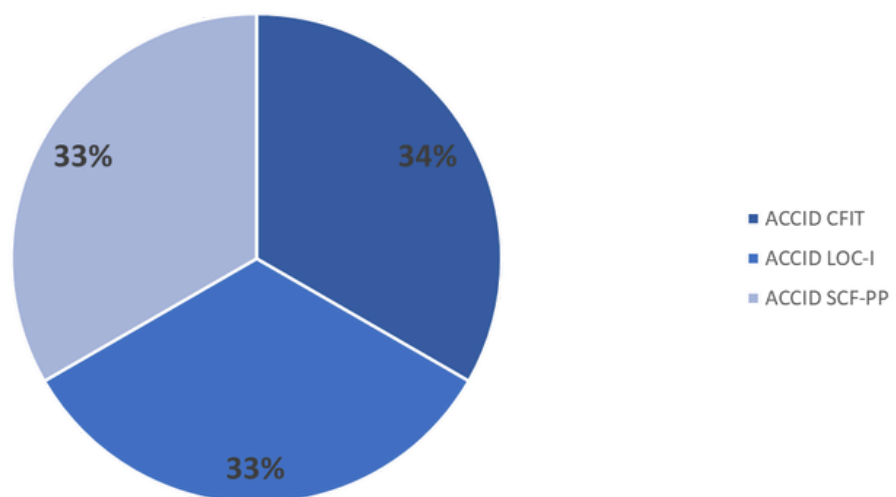


Gráfico 4. Accidentes por Categoría

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA



En la representación gráfica 4, se evidencia la distribución de los accidentes, entre las categorías CFIT y LOC-I se registraron 8 lesiones mortales y las aeronaves totalmente destruidas.

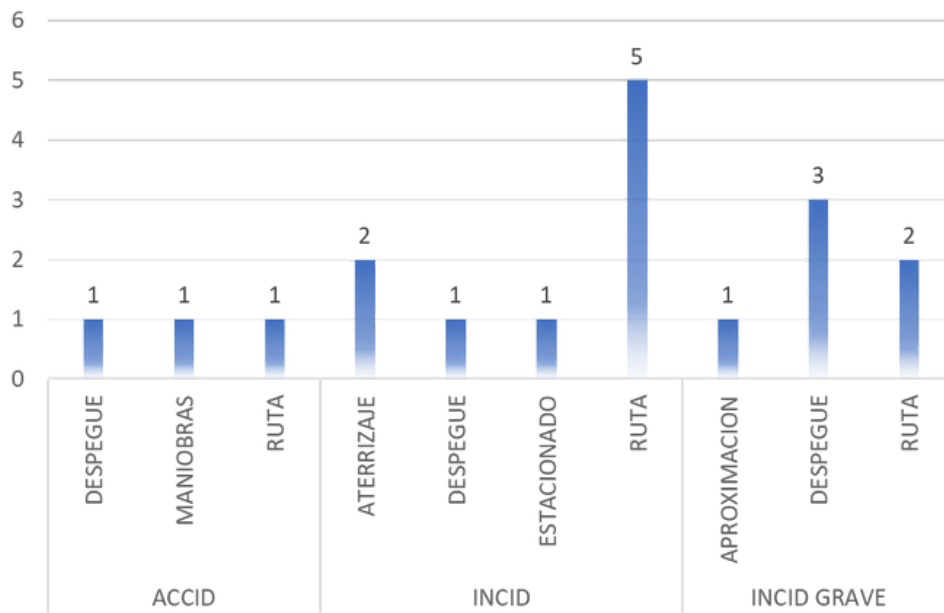


Gráfico 5. Sucesos por Clasificación Vs fase de vuelo
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En el análisis de los datos presentados en el gráfico 5, se observa que la fase de vuelo con mayor frecuencia de repetición de sucesos es, efectivamente, la fase de ruta. En términos de incidentes, se registraron un total de cinco repeticiones en esta fase, mientras que la fase de aterrizaje presenta dos repeticiones, la fase de despegue y estacionado con una repetición cada uno.

En lo que respecta a los incidentes graves, la fase que destaca con la mayor cantidad de sucesos es el aterrizaje, junto con la fase de ruta, ambas contabilizando cinco ocurrencias. Este hallazgo subraya la importancia de un monitoreo riguroso durante estas fases críticas del vuelo.



“La comunicación clara y la cooperación son la columna vertebral de la seguridad en vuelo”.

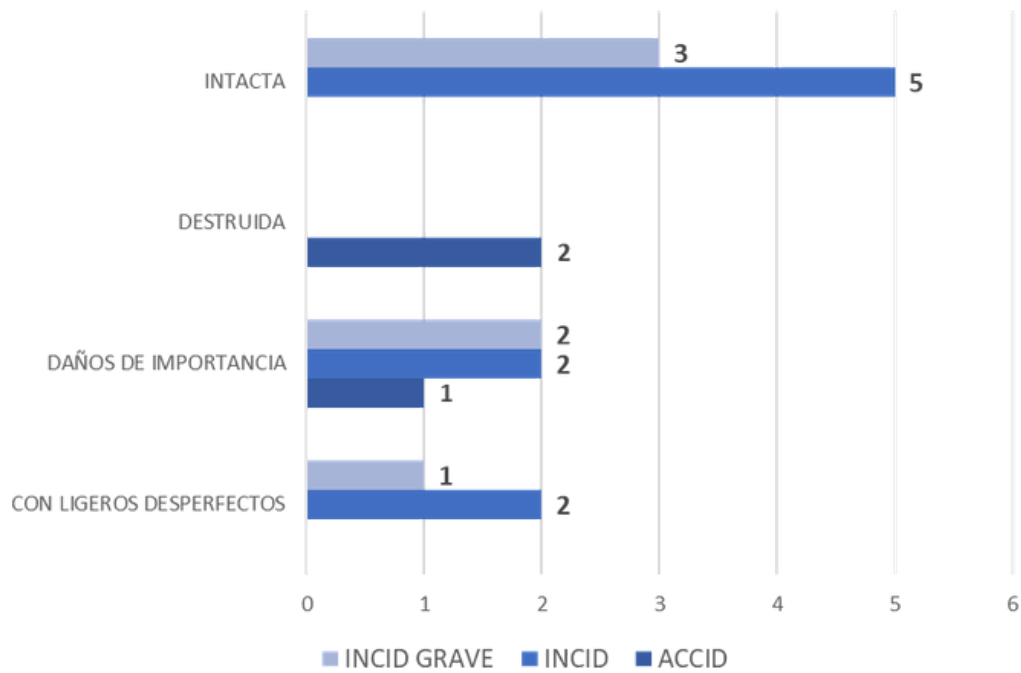


Gráfico 6. Sucesos por Clasificación Vs daños a la aeronave
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En el gráfico 6 se presenta un análisis detallado de los sucesos ocurridos en el primer semestre del año 2025. En total, se registraron 18 sucesos, de los cuales se desglosan las siguientes categorías:

1. Accidentes: De los 18 sucesos, 2 aeronaves resultaron totalmente destruidas, con 8 lesiones mortales, y 1 aeronave con daños de importancia.
2. Incidentes: Se identificaron 5 aeronaves que permanecieron intactas. Adicionalmente, 2 aeronaves presentaron ligeros desperfectos y 2 con daños de importancia.
3. Incidentes Graves: 3 aeronaves se reportaron intactas, Sin embargo, se registraron 2 aeronaves con daños de importancia y 1 con ligeros desperfectos.



FABRICANTE	ACCID	INCID	INCID GRAVE
AEROSPATIALE	1		
BOEING		2	1
BRITISH AEROSPACE		1	
CESSNA	2	1	2
GATES LEARJET CORP.		1	
GULFSTREAM			1
MCDONNELL DOUGLAS			1
PIPER		1	
SWEARINGEN			1
AIRBUS INDUSTRIE		1	
DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY		2	

Gráfico 7. Sucesos por Fabricante durante el primer semestre 2025

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la gráfica 7, se resumen los sucesos por Fabricante, en donde se observa que las aeronaves fabricadas por Cessna Aircraft fueron las que presentaron mayor repetición de sucesos, seguida de Boeing y Douglas Aircraft..



ESTADO	ACCID	INCID	INCID GRAVE	TOTAL
ANZOATEGUI		3		3
BOLIVAR		1	1	2
ESTADO LA GUAIRA	1	4	2	6
GUARICO	1			1
MERIDA			1	1
MIRANDA	1	1	1	3
ZULIA			1	1

Gráfico 8. Sucesos por Estado durante el primer semestre 2025
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la gráfica 8 se presentan los estados con mayores índices de incidencia de sucesos, destacándose el estado La Guaira como el que presenta la cantidad más elevada de repeticiones. A continuación se posiciona Miranda y Anzoátegui con tres sucesos respectivamente. Le sigue el estado Bolívar con dos sucesos. Asimismo, se observa que los estados Guárico, Merida y Zulia comparten un nivel similar de incidencia, con un total de un suceso cada uno. Esta información es fundamental para comprender la distribución geográfica de los incidentes registrados y puede servir como base para la implementación de estrategias dirigidas a mitigar tales sucesos en los estados con mayor afectación.



RECOMENDACIONES

Una vez analizados los sucesos reportados durante el primer semestre 2025, la Junta Investigadora de Accidentes emitió 8 Medidas Preventivas, en la tabla inferior se describen los destinatarios a los cuales están dirigidas:

DESTINATARIO	N° RSO / MEDIDAS PREVENTIVAS
AUTORIDAD AERONAUTICA	2
AUTORIDAD AEROPORTUARIA	2
TRIPULACIONES / CAPACITACIÓN	2
TRIPULACIONES / PROCEDIMIENTOS	1
ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO	1

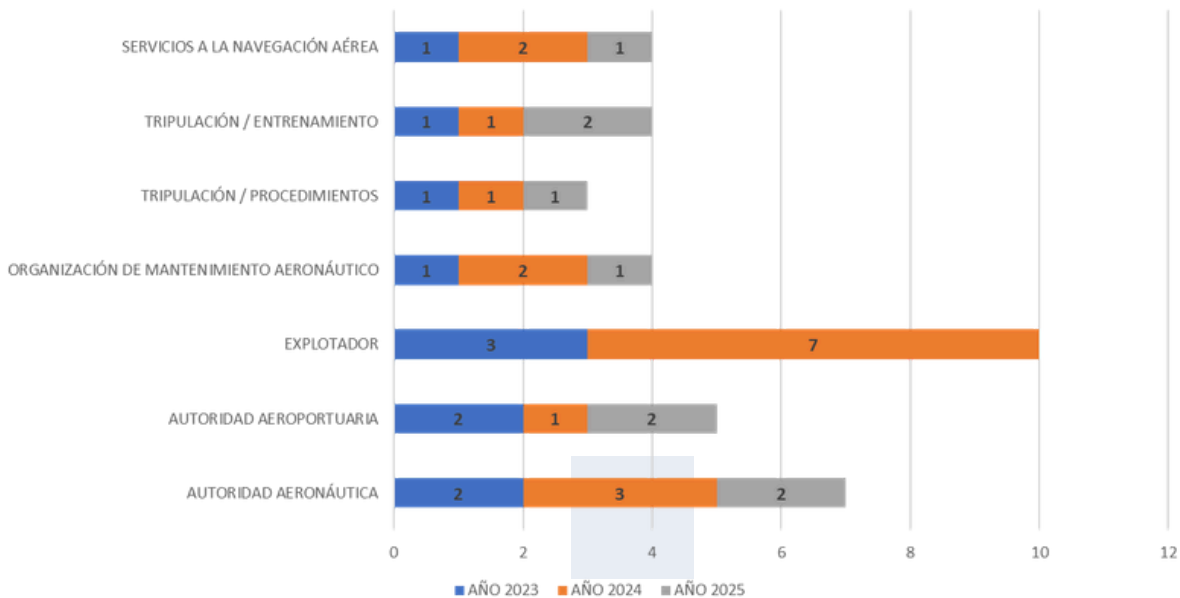


Gráfico 9. Destinatarios Recomendaciones de Seguridad Operacional R.S.O

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la gráfica de la parte superior observamos que el destinatario al que se le han emitido R.S.O es a los Explotadores Aéreos (Líneas Aéreas / Aviación General), seguido por la Autoridad Aeronáutica.

CONTACTENOS:

Dirección: Av.
Francisco de
Miranda, Torre
MPPT, Piso 20,
Junta Investigadora
de Accidentes
Municipio Chacao,
Estado Miranda -
Caracas – Venezuela

Visítenos:

(Web):

<http://www.mppt.gov.ve/jiaa/>

Llámenos:

(Telf.): +58

412-1554942 / 0212-
20133906 / IP
212336

o Escribanos:

(Mail):

jiave@gmail.com



“Investigar es indagar, escudriñar, preguntar, explorar vigilar, supervisar, ensayar, comprobar, etc., por lo tanto, el investigador se sitúa frente a los hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis