



INFORME ESTADISTICO 2025 SEGUNDO SEMESTRE

Gran Misión Transporte Venezuela



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 segundo 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

WSTRM	Cortante de viento / Tempestad
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
LOC-I	Perdida de control en vuelo

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 segundo 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.

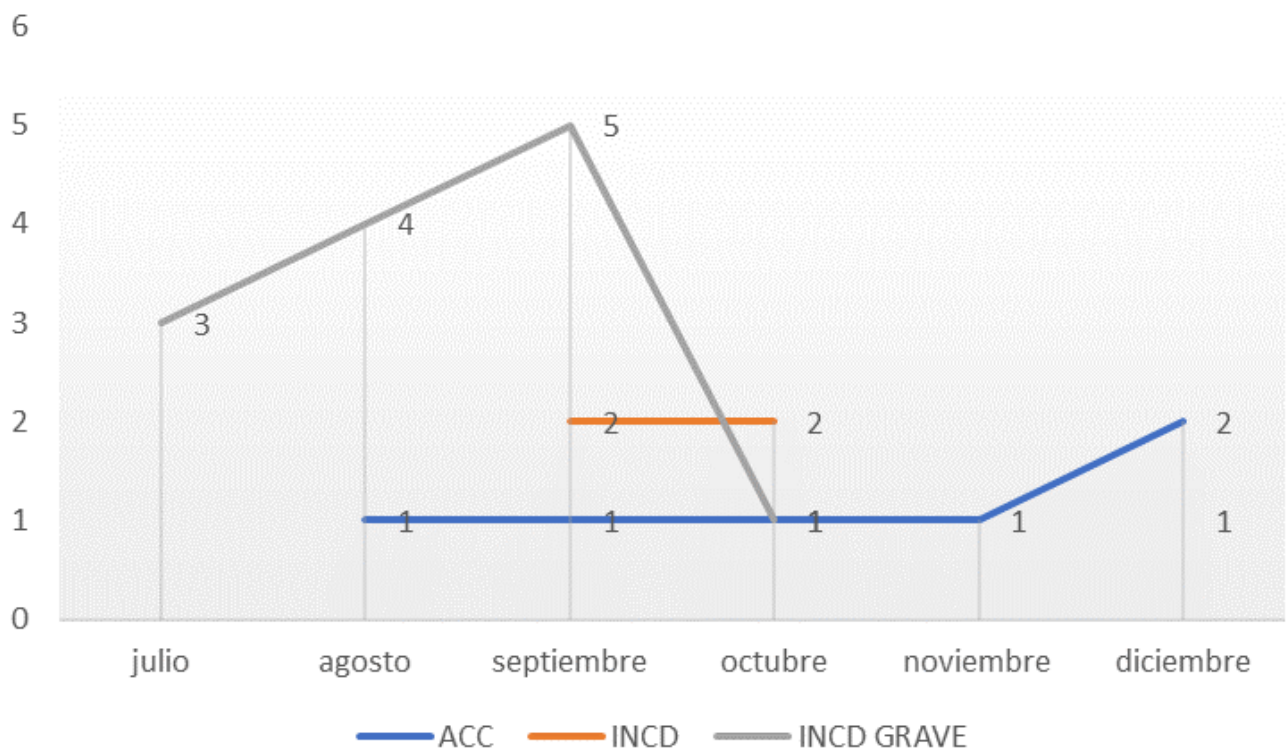
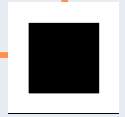


Gráfico 1. Sucesos Ocurridos durante el Segundo Semestre 2025
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA



Esta representación plasma los 24 sucesos reportados a la autoridad de investigación, en el segundo semestre del año 2025.

El 54% de los sucesos notificados corresponde a los Incidentes graves, 25% a los accidentes y un 21% a los incidentes.

La severidad alcanzó su punto máximo en dos eventos específicos, sumando un total de 4 fallecidos. Únicamente el 8.3% de los eventos totales resultaron en muertes. Todas las fatalidades ocurrieron durante la fase de despegue.

En el 91.7% de los sucesos reportados, no hubo pérdida de vidas humanas, lo que indica una alta eficacia en los procedimientos de emergencia tras la falla inicial.

Los datos del Gráfico N°2 muestran un incremento en la siniestralidad general.

- Accidentes (ACCID): Se registró un aumento del 100%, pasando de 3 casos en el segundo semestre 2024 a 6 casos en 2025.
- Incidentes Graves: También aumentaron de 10 en el segundo semestre 2024 a 14 en 2025.
- Incidentes: Se mantuvieron estables con 4 casos en ambos periodos.

El volumen total de sucesos subió de 17 en 2024 a 24 en 2025, lo que representa un crecimiento del 41% en la incidencia de eventos reportados.



100%

**Aumento tasa de
Accidentes 2do Semestre
2025**

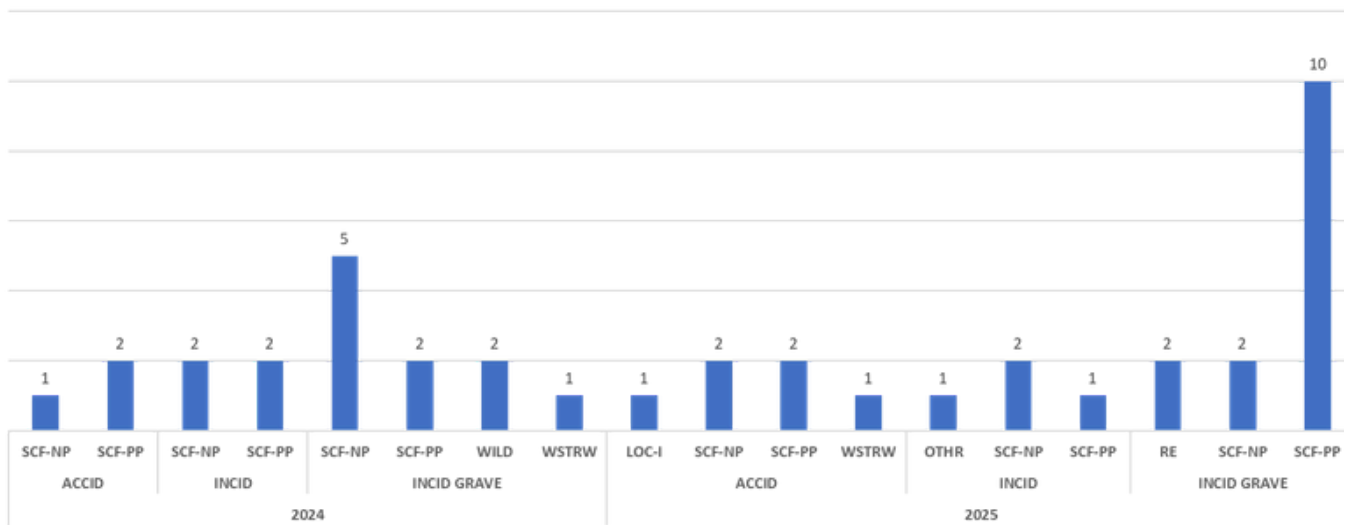


Gráfico 2. Comparativo Segundo Semestre 2024 Vs Segundo Semestre 2025.
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

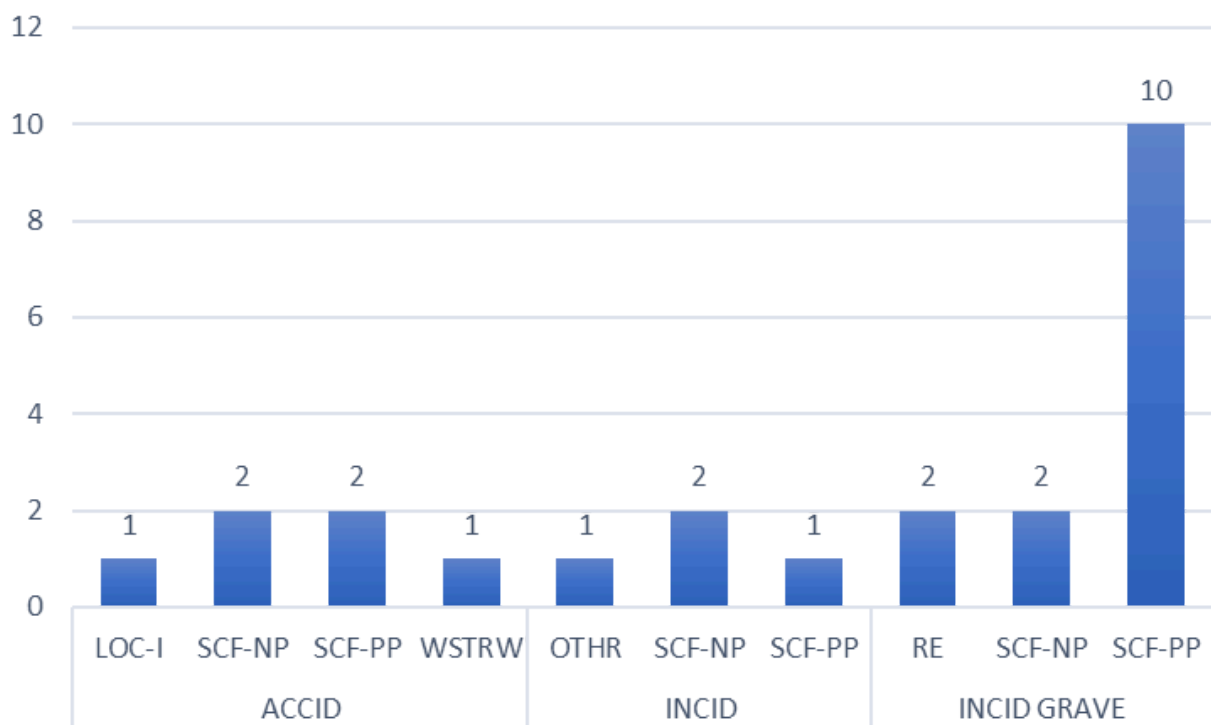


Gráfico 3. Ocurrencias por tipo de suceso Vs Categoría.
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA



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

Asimismo, en la consideración de los incidentes, la tendencia de sucesos con mayor repetición es la categoría SCF - NP seguida por SCF - PP.

En la clasificación de los accidentes encontramos las categorías SCF-PP Y SCF-NP con dos repeticiones cada una, seguida por pérdida de control en vuelo (LOC-I), y WSTR con una repetición cada categoría.

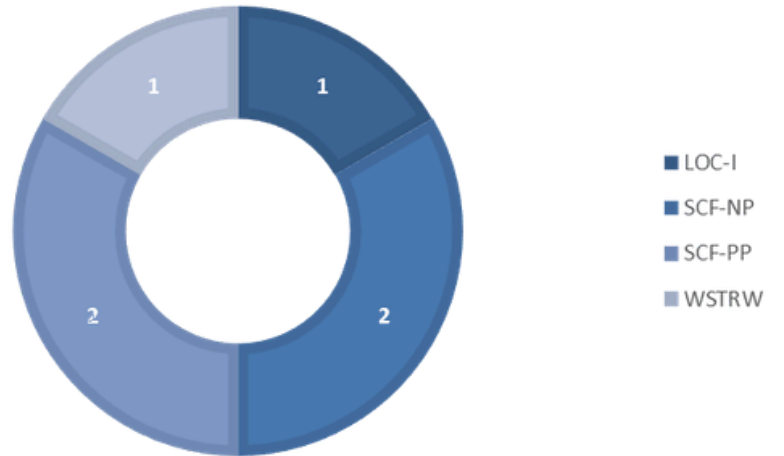


Gráfico 4. Accidentes por Categoría

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA



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

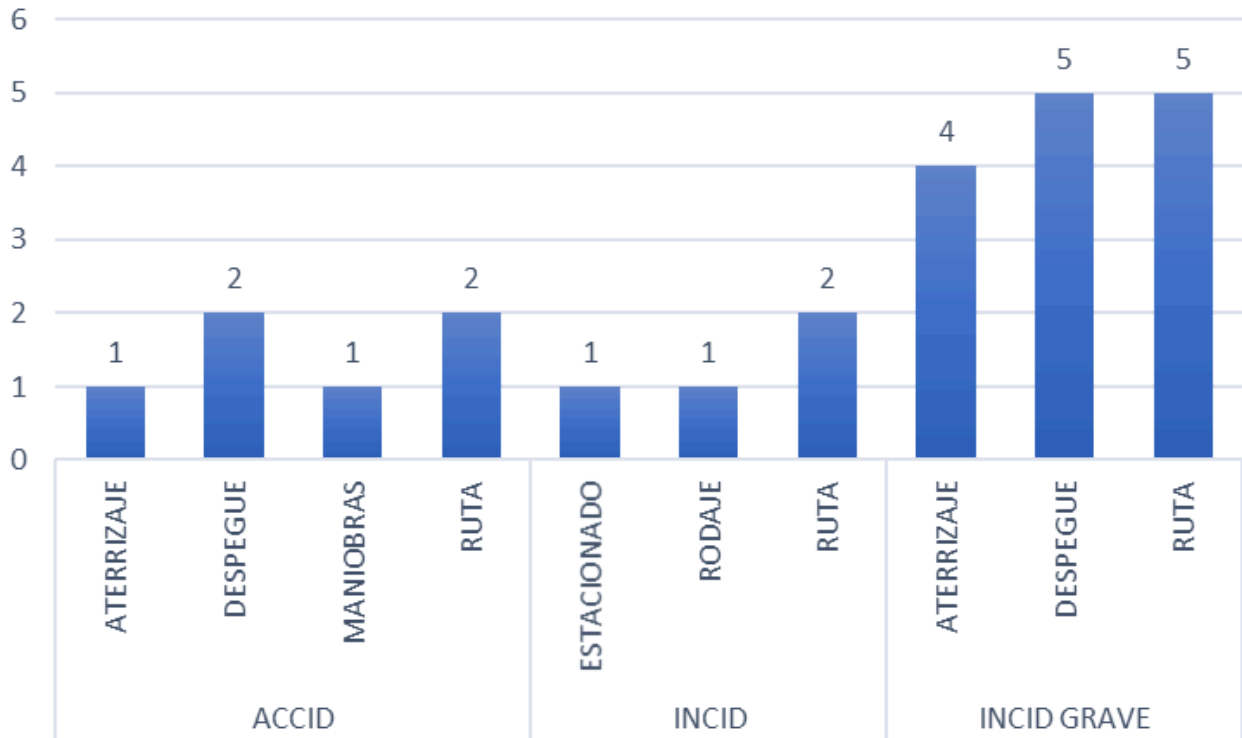


Gráfico 5. Sucesos por Clasificación Vs fase de vuelo
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En el análisis de los datos presentados en el gráfico 5, se observa que en cuanto a los accidentes las fases de vuelo con mayor frecuencia de repetición de sucesos son ruta y despegue. En términos de incidentes, también la fase con mayor repetición de sucesos es la Ruta con 2 repeticiones, seguido por la fase de despegue y estacionado con una repetición cada uno.

En lo que respecta a los incidentes graves, las fases que destacan con la mayor cantidad de sucesos es despegue y ruta, ambas contabilizando cinco ocurrencias, la fase de aterrizaje presentó 4 repeticiones.



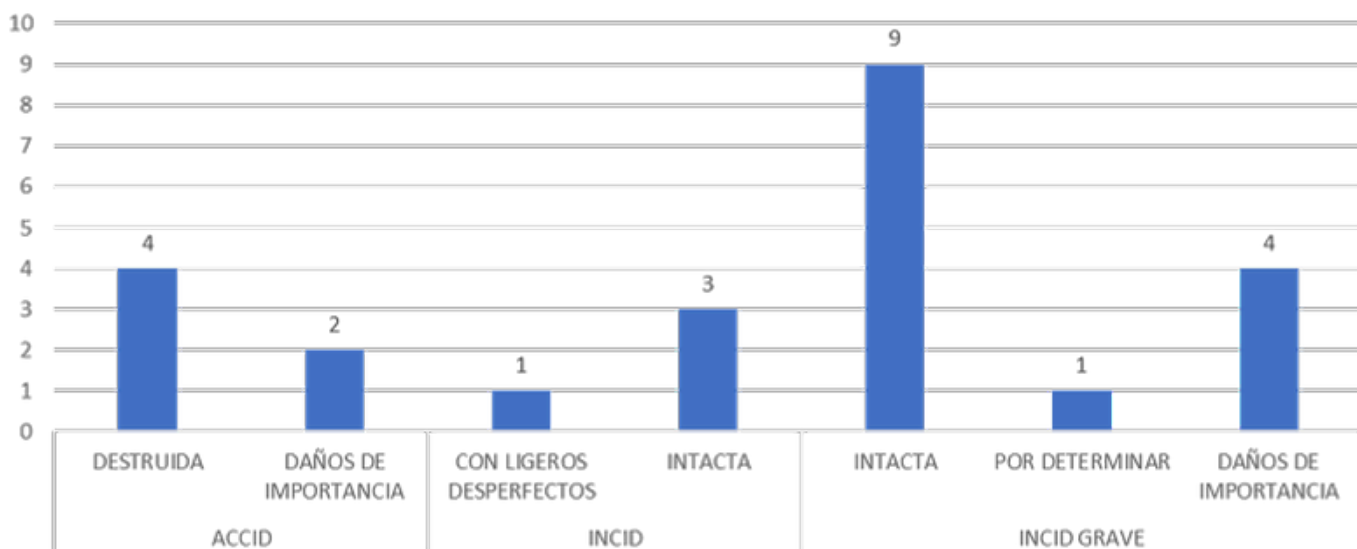


Gráfico 6. Sucesos por Clasificación Vs daños a la aeronave
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En el gráfico 6 se presenta un análisis detallado de los sucesos ocurridos en el segundo semestre del año 2025. En total, se registraron 24 sucesos, de los cuales se desglosan las siguientes categorías:

1. Accidentes: De los 24 sucesos, 4 aeronaves resultaron totalmente destruidas, con 4 lesiones mortales, y 2 aeronaves con daños de importancia.
2. Incidentes: Se identificaron 3 aeronaves que permanecieron intactas. Adicionalmente, 1 aeronave presentó ligeros desperfectos.
3. Incidentes Graves: 9 aeronaves se reportaron intactas, Sin embargo, se registraron 4 aeronaves con daños de importancia y 1 con daños por determinar.



FABRICANTE	ACCID	INCID	INCID GRAVE
AYRES THRUSH COMMANDER	1		
BEECHCRAFT			1
BELL HELICOPTER	1		
BOEING			1
BRITISH AEROSPACE		1	
CESSNA AIRCRAFT CO			5
GATES LEARJET CORP.	1		
GULFSTREAM GRUMMAN	1		
LET			1
MCDONNELL DOUGLAS		2	
PIPER AIRCRAFT	2		
BOEING AIRCRAFT CO		1	3
DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY			3

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 (incidentes graves), seguida de Boeing y Douglas Aircraft. El fabricante Piper registro 2 accidentes, en cuanto a incidentes el fabricante con mayor repeticiones McDonnell Douglas.

ESTADO	ACCID	INCID	INCID GRAVE
ANZOATEGUI	1		
BARINAS		1	
BOLIVAR	1		5
DEPENDENCIAS FEDERALES		1	
ESTADO LA GUAIRA	1	1	4
LARA			2
MERIDA			1
MIRANDA			2
NUEVA ESPARTA		1	
PORTUGUESA	1		
TACHIRA	1		
ZULIA	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 Bolívar como el que presenta la cantidad más elevada de repeticiones. A continuación se posiciona La Guaira con 4 repeticiones



RECOMENDACIONES

Una vez analizados los sucesos reportados durante el segundo semestre 2025, la Junta Investigadora de Accidentes emitió 30 Medidas Preventivas, en la tabla inferior se describen los destinatarios a los cuales están dirigidas:

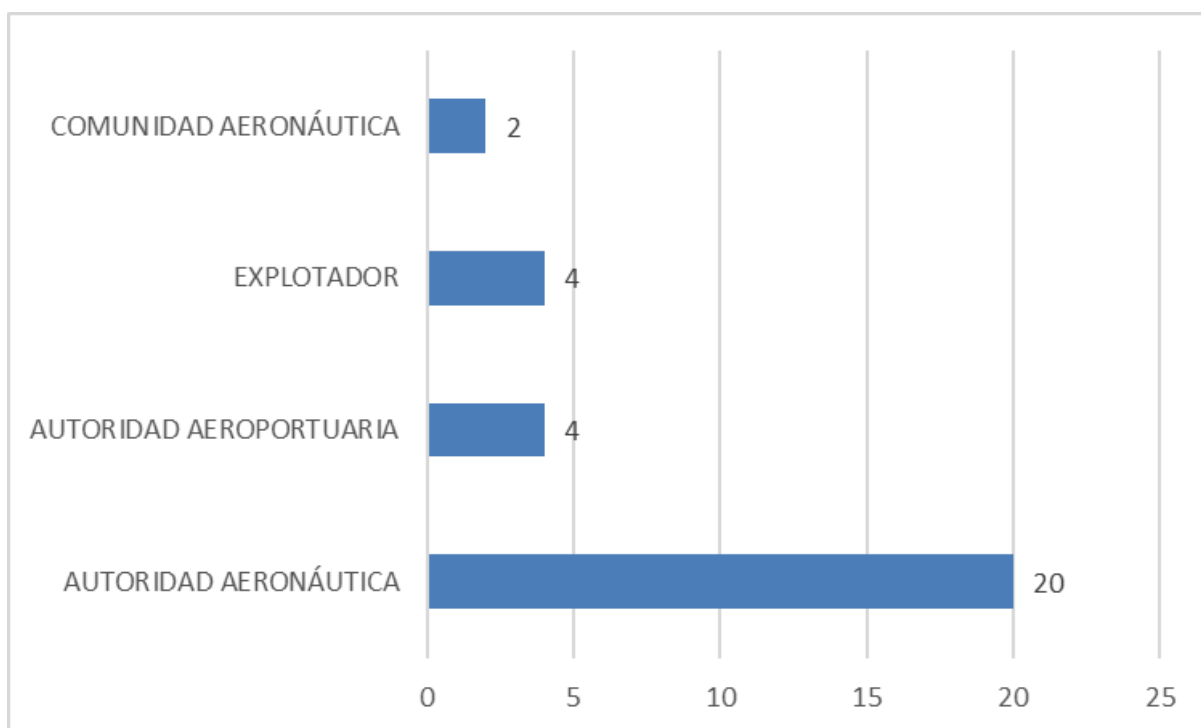


Gráfico 9. Destinatarios Recomendaciones de Seguridad Operacional R.S.O

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

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