

Segundo
Semestre
2024

INFORME

Estadístico



Febrero, 2025

Gran Misión Transporte Venezuela



CARACAS – VENEZUELA

ESTÁ PERMITIDA LA REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL DE ESTE DOCUMENTO, SIEMPRE Y CUANDO SE CITE LA FUENTE.



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:

Categoría del Suceso	
CFIT	Colisión o casi colisión en vuelo con terreno, agua u obstáculo sin indicación de pérdida de control
F-NI	Incendio o humo en el interior o exterior de la aeronave, en vuelo o en tierra, que no sea consecuencia de un impacto.
F-POST	Incendio/humo resultante del impacto.
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)
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.
WSTRW	Vuelo dentro de cortante de viento o tempestad
UNK	No existe suficiente información para categorizar el suceso.
OTHER	Cualquier ocurrencia no contemplada en otra categoría.

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.



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.

En el Gráfico 1 se muestra el comportamiento a través del segundo semestre del año 2024, de los tres tipos de sucesos estipulados por el anexo 13 de la OACI: Accidente, Incidente Grave e Incidente.

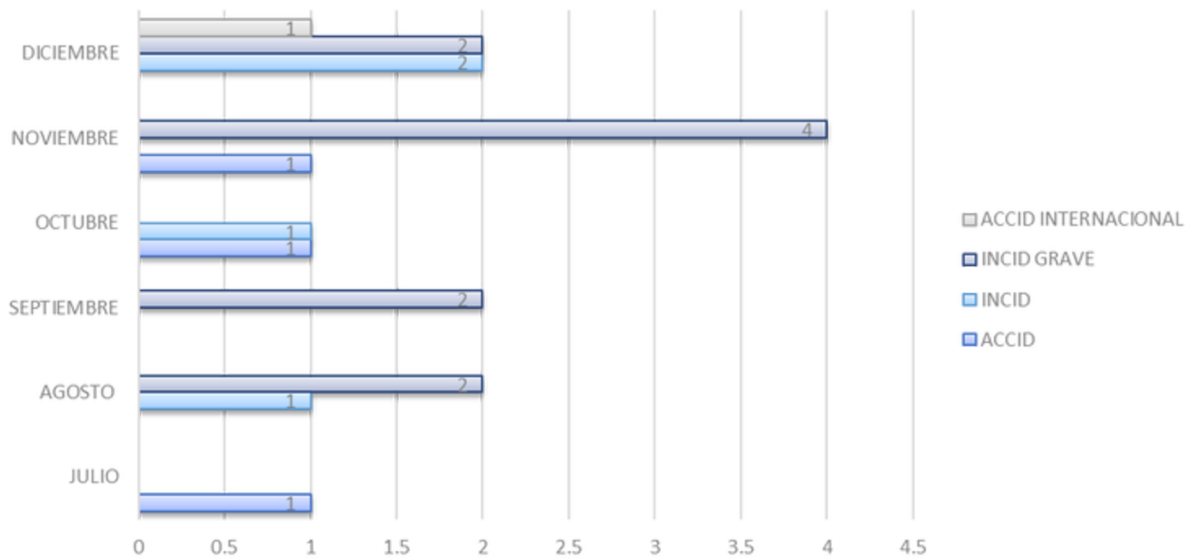


Gráfico 1. Sucesos Ocurridos durante el Segundo Semestre 2024.
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA



Esta representación plasma los 18 sucesos reportados a la autoridad de investigación, en el segundo semestre del año 2024.

El 56% de los sucesos notificados corresponde a los Incidentes Graves, 22% a los incidentes, un 17% a los accidentes y un 5% a incidente grave internacional.

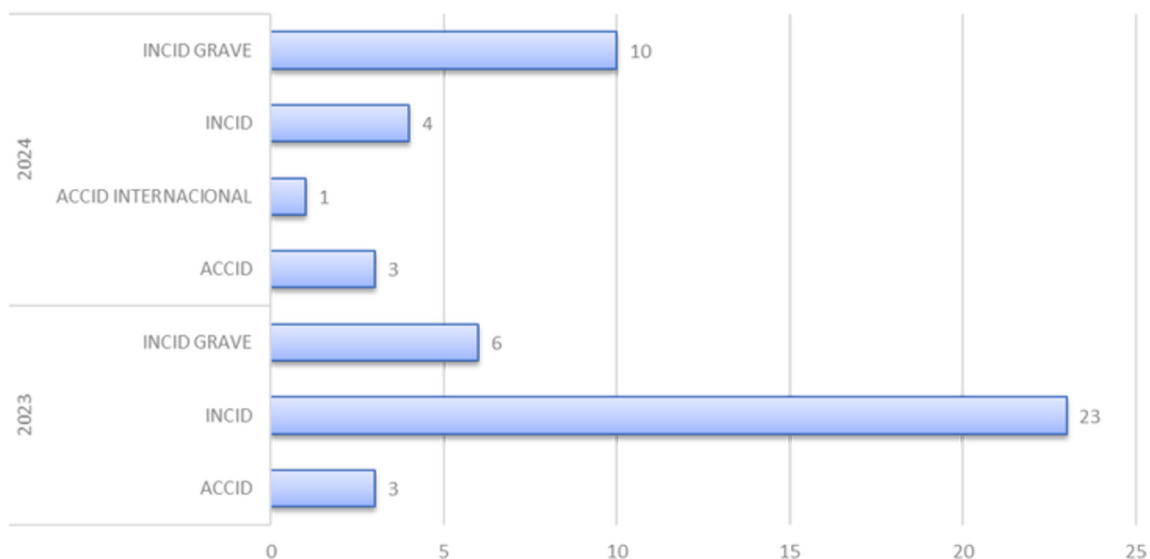


Gráfico 2. Comparativo Segundo Semestre 2024 Vs Segundo Semestre 2023.

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la representación gráfica 2, se evidencia una notable reducción de incidentes y accidentes, pasando de 23 incidentes en el segundo semestre de 2023 a solo 4 en el mismo periodo de 2024. La tasa de accidentes se mantuvo constante en 3. Sin embargo, es preocupante observar que los incidentes graves experimentaron un aumento significativo, incrementándose de 6 a 10 en el segundo semestre de 2024, lo que sugiere la necesidad de implementar medidas adicionales para abordar esta tendencia y mejorar la seguridad operacional.

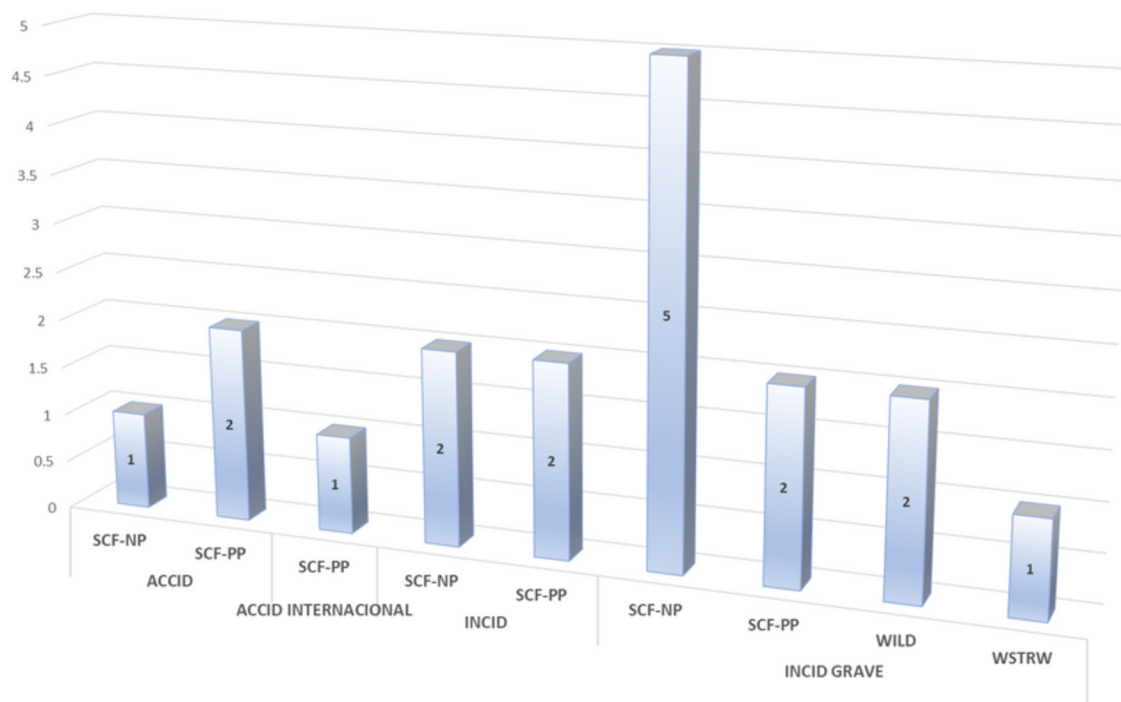


Gráfico 3. Ocurrencias por tipo de suceso Vs Categoría.

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En el gráfico 3, se presentan de manera detallada las ocurrencias de sucesos clasificados por tipo y categoría.

En el análisis de los incidentes graves, destaca la categoría SCF - NP (fallo de sistema No Motor), que se posiciona como la más predominante. A continuación, se encuentran los fallos de sistema Motor, clasificados como SCF - PP, así como las colisiones con fauna silvestre, que también representan un número significativo de incidentes.

En lo que respecta a los accidentes, se registran un total de dos sucesos bajo la categoría SCF - PP y uno bajo SCF - NP.



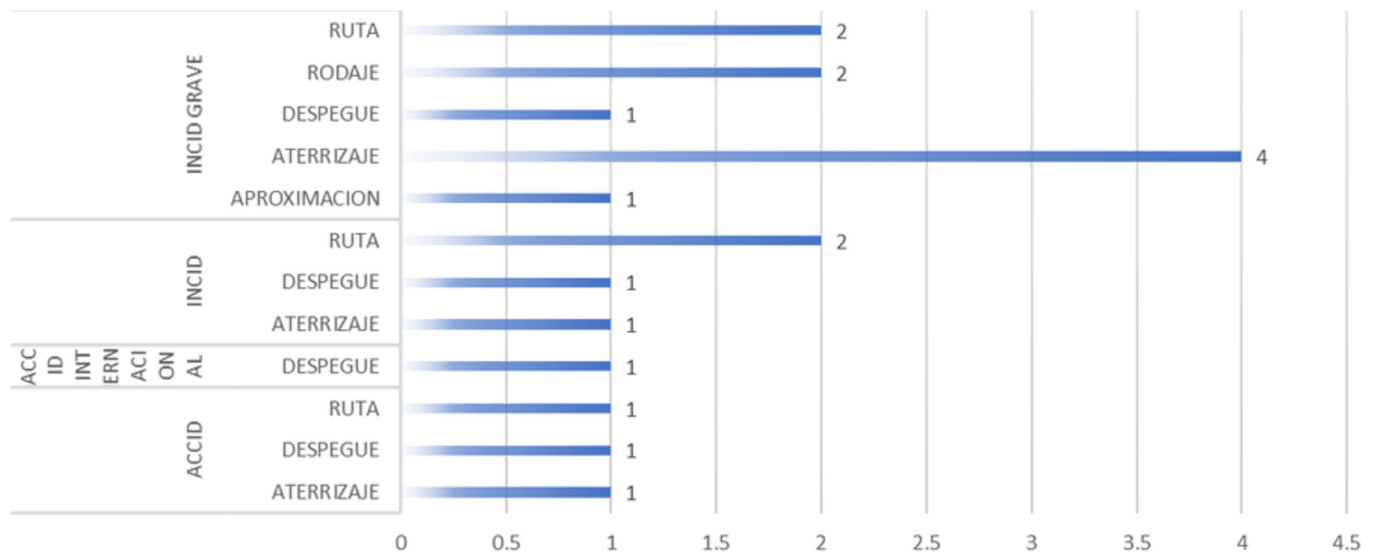


Gráfico 4. Sucesos por Clasificación Vs fase de vuelo Segundo semestre 2024

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

El gráfico 4 muestra que durante la fase de aterrizaje se registra la mayor concentración de sucesos clasificados como Incidente Graves. Este hallazgo resalta la relevancia crítica de esta etapa del vuelo, donde la atención y la preparación de la tripulación son esenciales para asegurar la seguridad en las operaciones aéreas.

En lo que respecta a la fase de ruta, se identificaron dos sucesos catalogados como incidentes graves y otros dos como incidentes.

Es importante señalar que los tres accidentes ocurridos en el segundo semestre 2024, se distribuyeron entre diferentes fases del vuelo (Ruta, Despegue y Aterrizaje), lo que indica una variabilidad en los riesgos asociados a cada etapa operativa.

Estos datos subrayan la necesidad de una vigilancia constante y una formación adecuada del personal de vuelo para mitigar los riesgos durante todas las fases del vuelo, especialmente en aquellas donde se ha demostrado una mayor ocurrencia de sucesos.

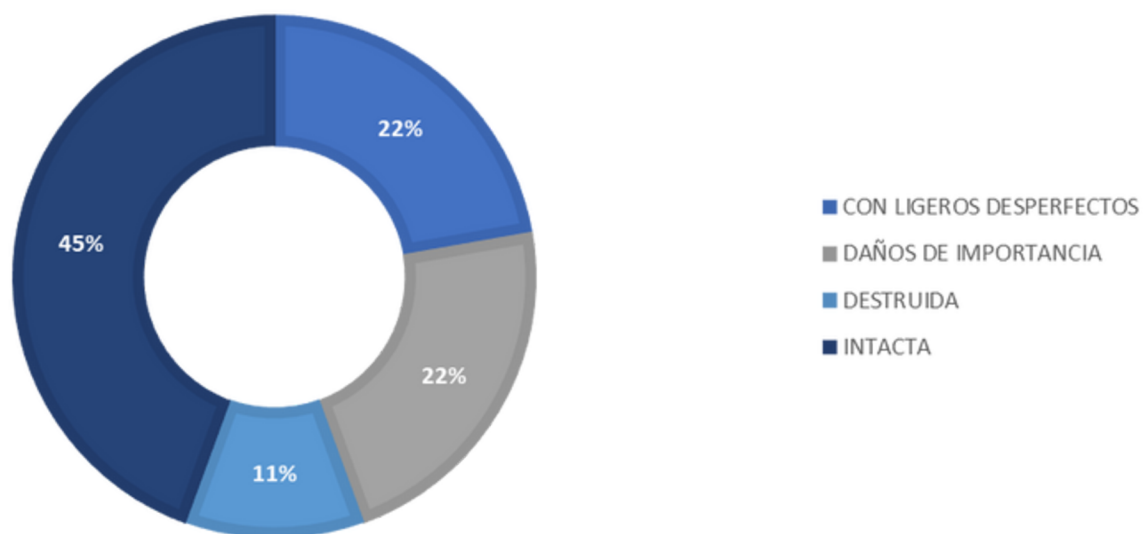


Gráfico 5. Sucesos por Clasificación Vs daños a la aeronave
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En el gráfico 5 se presenta un análisis detallado de los sucesos ocurridos en el segundo semestre del año. De un total de 18 incidentes registrados, se destaca que un 45% de las aeronaves involucradas resultaron intactas.

Por otro lado, un 22% de las aeronaves sufrieron daños significativos, aunque estas no comprometieron su integridad total. Este porcentaje puede indicar la necesidad de revisar procedimientos operativos y de mantenimiento para minimizar futuros inconvenientes. Asimismo, se observa que un 11% de las aeronaves resultaron destruidas durante estos sucesos,

Este desglose porcentual no solo proporciona una visión clara sobre el estado de las aeronaves tras los sucesos, sino que también plantea cuestiones críticas sobre la seguridad aérea, la gestión del riesgo y las medidas de respuesta ante emergencias.



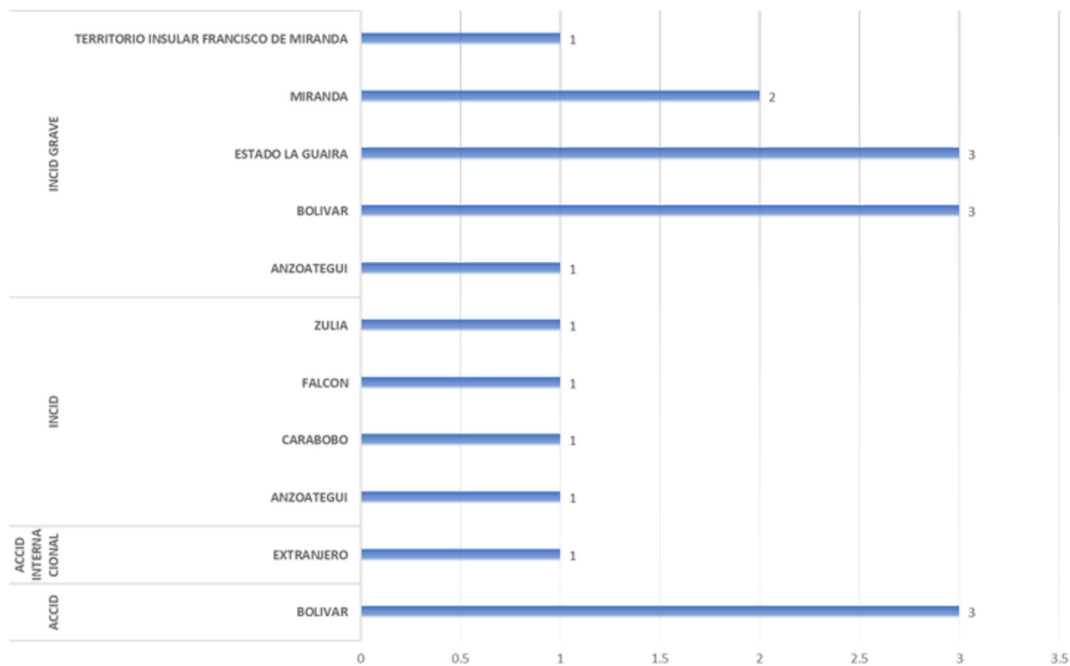


Gráfico 6. Sucesos por Estado durante el segundo semestre 2024

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la gráfica 6 se ilustran los estados que presentan los mayores índices de incidencia de sucesos, destacándose de manera prominente a Bolívar y La Guaira, los cuales registran la cantidad más elevada de repeticiones en este ámbito. A continuación, se posiciona el estado Miranda, que reporta dos incidentes.

Esta información es de vital importancia para comprender la distribución geográfica de los incidentes registrados. La identificación de los estados con mayor afectación no solo permite un análisis detallado de la situación actual, sino que también puede servir como base fundamental para la implementación de estrategias efectivas dirigidas a mitigar tales sucesos. En este sentido, es esencial desarrollar planes de acción adaptados a las particularidades de cada estado, considerando la frecuencia e impacto de los incidentes observados. Esto contribuirá a una mejora en la gestión de la seguridad y la prevención, priorizando así la protección de la población en las zonas más vulnerables.

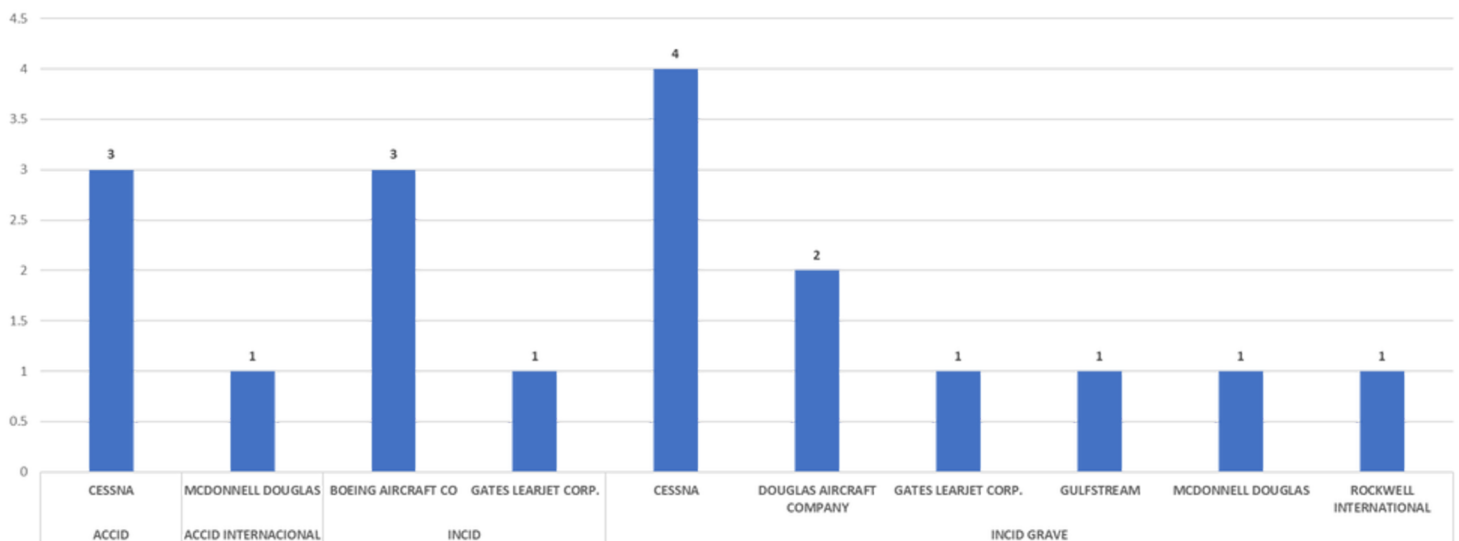


Gráfico 7. Sucesos por Fabricante durante el segundo semestre 2024

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la gráfica 7 se presenta un resumen detallado de los sucesos por fabricante, donde se destaca que las aeronaves producidas por Cessna Aircraft estuvieron involucradas en los tres accidentes registrados durante el segundo semestre. Estos sucesos están relacionados a la aviación general, este dato sugiere una posible tendencia en base a los años de fabricación y mantenimiento de las aeronaves.

Por otro lado, en el análisis de los incidentes, Boeing reportó un total de tres sucesos.

En el ámbito de los incidentes graves, Cessna también lidera la lista, siendo el fabricante con mayor frecuencia de sucesos. Le sigue Douglas Aircraft.

Este fenómeno resalta de manera contundente la necesidad de adoptar medidas de seguridad más rigurosas y de llevar a cabo auditorías exhaustivas en los procesos de certificación y mantenimiento de las aeronaves. Solo a través de un enfoque proactivo y riguroso, será posible mitigar los riesgos potenciales, garantizando la seguridad operacional.

RECOMENDACIONES

Una vez analizados los sucesos reportados durante el segundo semestre 2024, la Junta Investigadora de Accidentes emitió las Medidas Preventivas y Recomendaciones de Seguridad Operacional pertinentes dirigidas a las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico, Explotadores Aéreos, Autoridades Aeroportuarias y a la Autoridad Aeronáutica.

Entre las medidas preventivas más relevantes podemos destacar:

- Mejorar procedimientos, entrenamiento y tecnología en la fase de aterrizaje puede reducir significativamente los sucesos.
- Realizar auditorías continuas a las Organizaciones de mantenimiento para garantizar la seguridad en las operaciones aéreas.
- Garantizar que las tripulaciones reciban capacitaciones sobre gestión de recursos en una variedad de escenarios, incluyendo, pero no limitado a: gran altitud, baja velocidad, falla del motor, condiciones del motor no comandadas, maniobras de motor y al aire, aproximaciones que no son de precisión.



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