



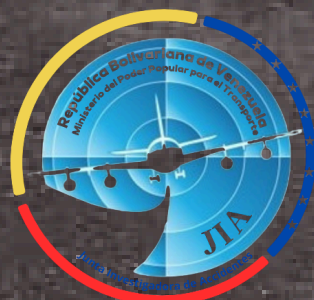
<https://www.mppt.gob.ve/jiaac/>

BOLETÍN ESTADÍSTICO

PRIMER SEMESTRE
2026

JUNTA
INVESTIGADORA
DE ACCIDENTES
DE AVIACIÓN
CIVIL

Enero – Junio 2026.





Ministerio del Poder Popular para el **TRANSPORTE**

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 2026. 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:

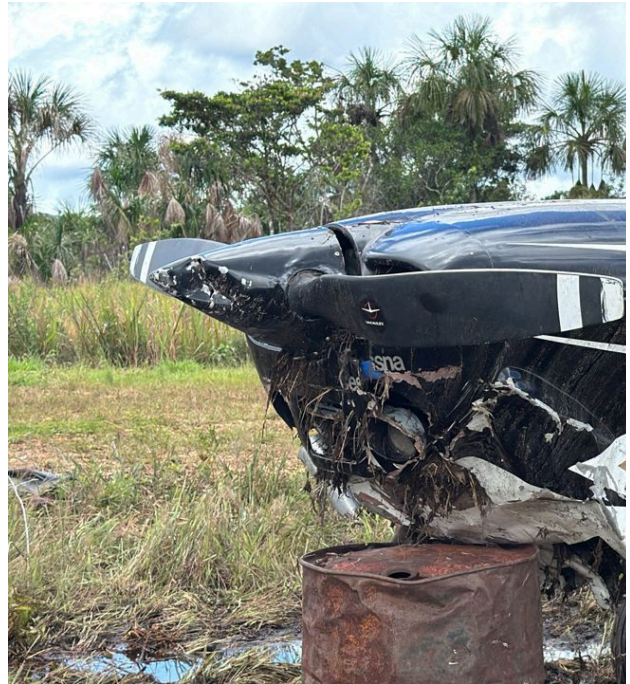
a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- 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)
WILD	Colisión, riesgo de Colisión, o acción evasiva para evitar la fauna en la pista / helipuerto
RI-VAP	Presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en la zona protegida de una superficie designada para aterrizaje o despegue.

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 2026. 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.

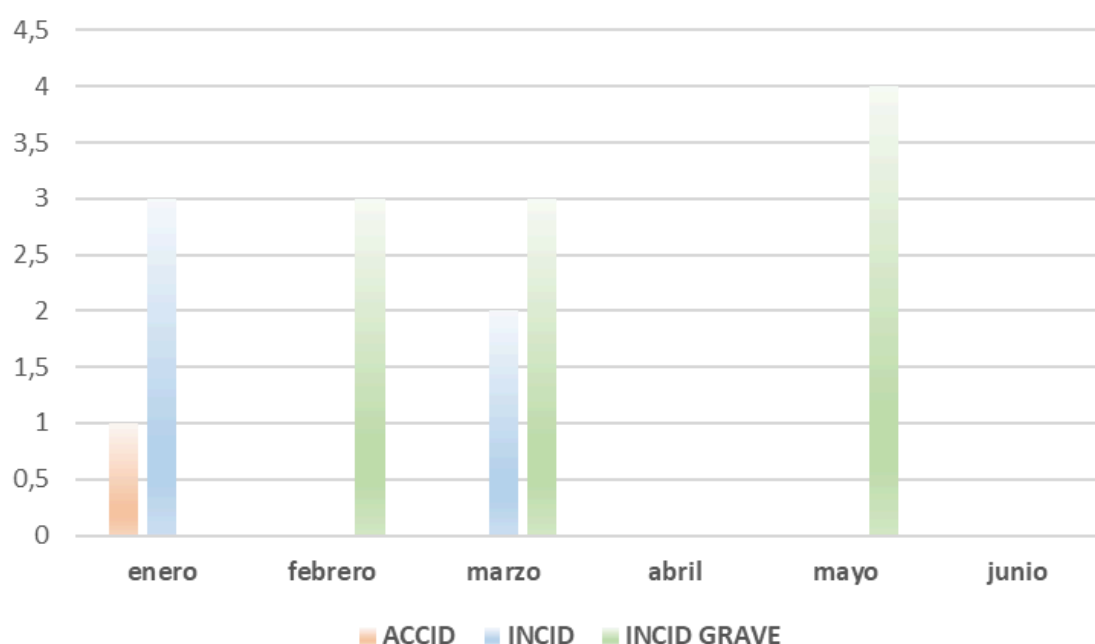


Gráfico 1. Sucesos Ocurridos durante el Primer Semestre 2026
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA



Esta representación plasma los 16 sucesos reportados a la autoridad de investigación, en el primer semestre del año 2026.

Al examinar la distribución mensual de los sucesos durante el primer semestre, destaca en primer lugar que en los meses de abril y junio no hubo reporte de sucesos dentro del sistema.

En cuanto al resto del período, el pico de ocurrencias se observó en marzo, acumulando 5 casos (31.2%) distribuidos entre 3 incidentes graves y 2 incidentes. Por su parte, los meses de enero y mayo registraron 4 sucesos cada uno (25.0% respectivamente); con la salvedad de que en enero ocurrió el único accidente del semestre (junto a 3 incidentes), el cual resultó con una lesión mortal, ocurrió durante la fase de aterrizaje, siendo producto de una incursión de vehículo a la pista; mientras que en mayo la totalidad de los eventos correspondió a incidentes graves (4 casos). Finalmente, en febrero se contabilizaron 3 incidentes graves (18.8%)

Tal como se aprecia en el Gráfico N° 2, el análisis comparativo entre los primeros semestres de 2025 y 2026 evidencia una importante variación en la tipología de los sucesos. Por un lado, la ocurrencia de accidentes registró una disminución del 66.7% (descendiendo de 3 a un único caso); por otro lado, los incidentes graves mostraron un incremento pasando de 6 a 10 eventos registrados

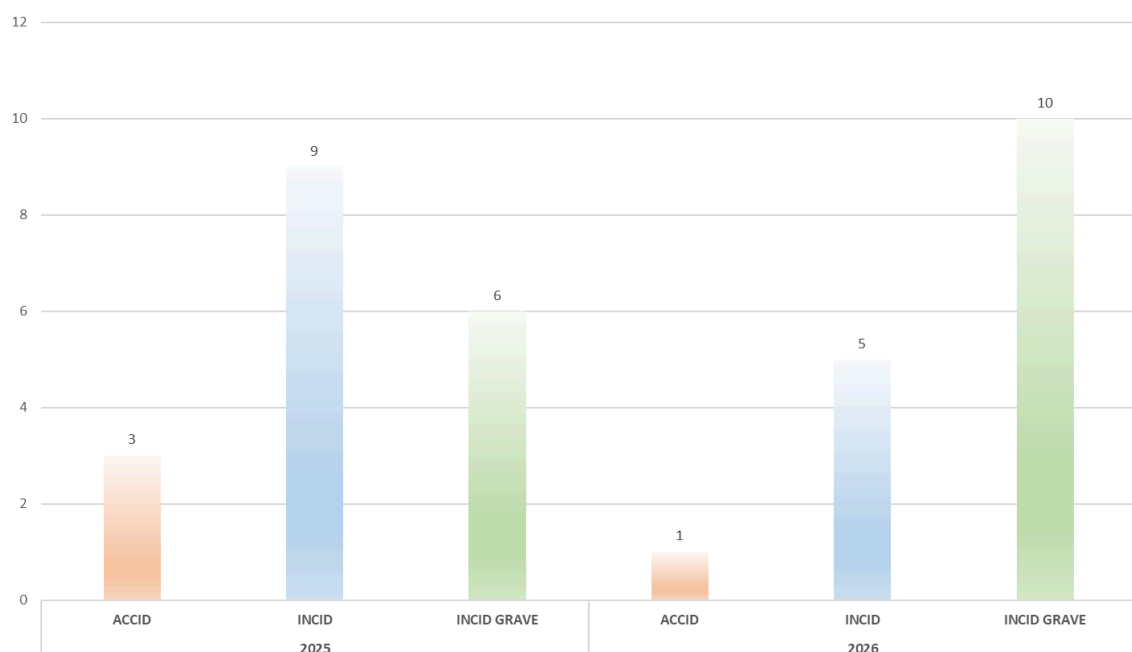


Gráfico 2. Comparativo Primer Semestre 2025 Vs Primer Semestre 2026.

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

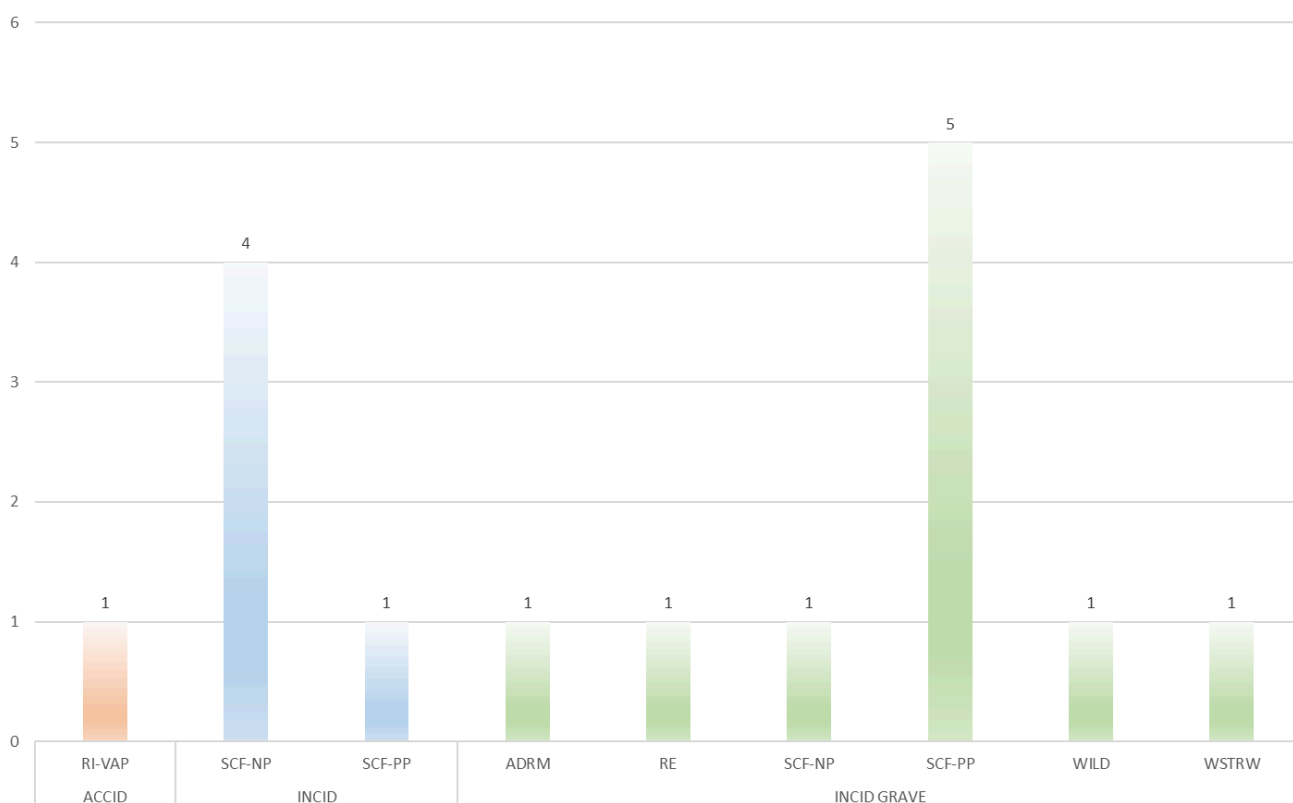


Gráfico 3. Ocurrencias por tipo de suceso Vs Categoría.
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la representación gráfica 3, se observa que la falla de componentes y sistemas la falla de planta motriz (SCF-PP) representa el riesgo más agudo en la categoría de incidentes graves, concentrando 5 sucesos, seguida por las fallas en sistemas no vinculados a la planta motriz (SCF-NP), que sumaron 4 incidentes y 1 incidente grave. Por su parte, el único accidente registrado responde a una incursión en pista por vehículo, aeronave o persona (RI-VAP), mientras que los demás incidentes graves se distribuyeron entre eventos asociados a infraestructura aeroportuaria (ADRM), excursión de pista (RE), presencia de fauna (WILD) y condiciones meteorológicas adversas (WSTRW)

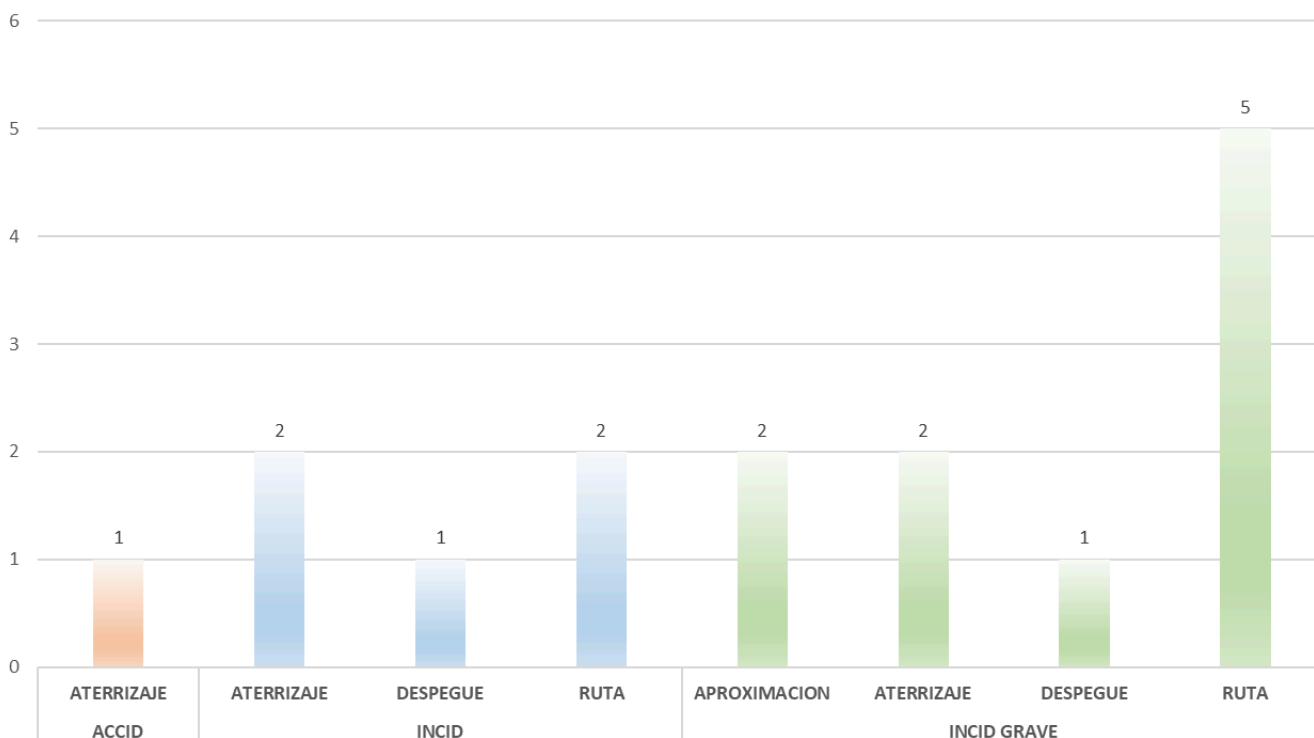


Gráfico 4. Sucesos por Clasificación Vs fase de vuelo
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En el análisis de los datos presentados en el gráfico 4, la distribución de los sucesos según la fase de vuelo, se evidencia que la fase de Ruta y la fase de Aterrizaje concentran la mayor carga operacional de eventos, sumando entre ambas el 75% del total registrado.

En detalle, la fase de Ruta acumuló 7 sucesos (43.8%), caracterizándose por una elevada severidad al registrar 5 incidentes graves, vinculados principalmente a fallas de componentes y sistemas durante el vuelo en crucero. Por su parte, la fase de Aterrizaje sumó 5 casos (31.2%), siendo el escenario crítico donde ocurrió el único accidente del período, acompañado de 2 incidentes y 2 incidentes graves. Finalmente, las fases de Aproximación y Despegue registraron 2 sucesos cada una (12.5% respectivamente), destacando que la totalidad de los casos en aproximación fueron clasificados como incidentes graves.



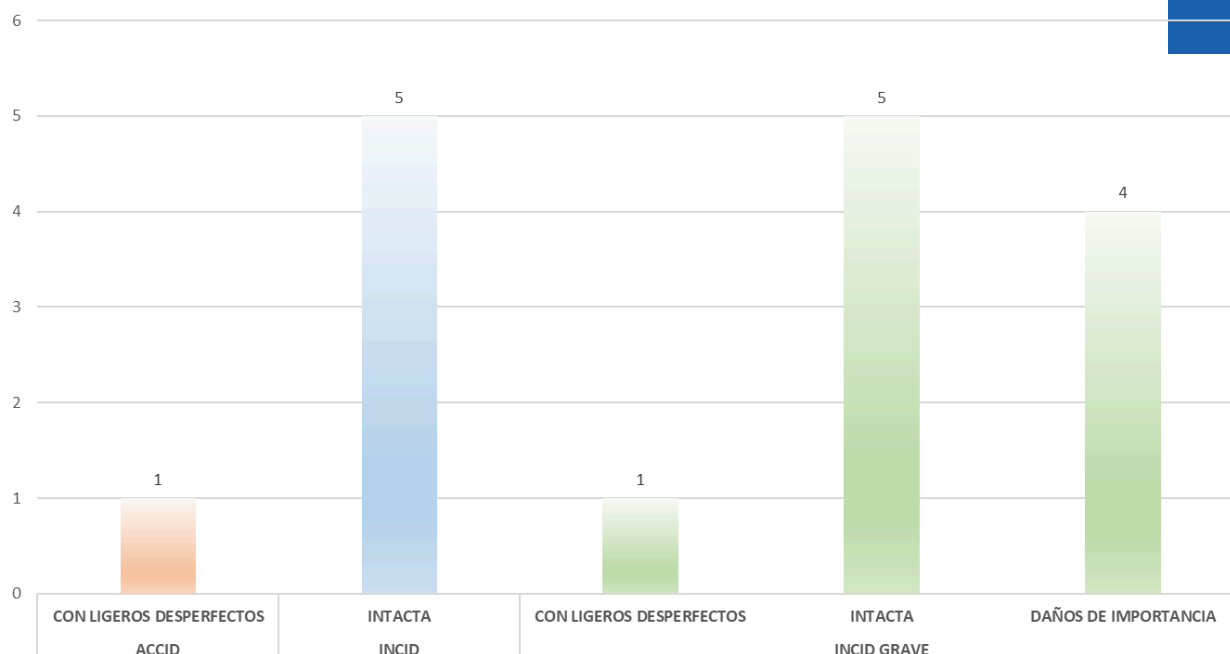


Gráfico 5. Sucesos por Clasificación Vs daños a la aeronave
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En el gráfico 5, se observa que en el 62.5% de los casos (10 aeronaves) resultaron Intactas, abarcando 5 incidentes y 5 incidentes graves.

Por su parte, la categoría de Daños de Importancia representó el 25.0% del total (4 casos), registrándose en su totalidad dentro del grupo de incidentes graves, lo que demuestra la elevada severidad de estos eventos sobre la integridad física de las aeronaves. Finalmente, 2 aeronaves (12.5%) sufrieron Ligeros Desperfectos, correspondiendo un caso al único accidente del período y el otro a un incidente grave.



En la gráfica 6, se resumen los sucesos según el fabricante de la aeronave, se observa una clara concentración en el fabricante CESSNA, el cual representa el 43.8% de la muestra total (7 de 16 sucesos). Asimismo, CESSNA abarca el único accidente del período, además de 4 incidentes graves y 2 incidentes.

Por su parte, los fabricantes BEECHCRAFT, BRITISH AEROSPACE, MCDONNELL DOUGLAS y DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY registraron 2 sucesos cada uno (12.5% individualmente), destacando que en el caso de BRITISH AEROSPACE la totalidad de sus eventos (2 casos) correspondieron a incidentes graves. Finalmente, el fabricante GULFSTREAM sumó 1 incidente grave (6.2%)

Fabricante	ACCID	INCID	INCID GRAVE	Total general
BEECHCRAFT		1	1	2
BRITISH AEROSPACE			2	2
CESSNA	1	2	4	7
GULFSTREAM			1	1
MCDONNELL DOUGLAS		1	1	2
DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY		1	1	2
	1	5	10	16

Gráfico 6.. Sucesos por Fabricante durante el primer semestre 2026

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

ESTADO	ACCID	INCID	INCID GRAVE
ANZOATEGUI		1	
BOLIVAR			2
CARABOBO			1
ESTADO LA GUAIRA		2	5
FALCON			1
GUARICO	1		
MIRANDA		1	
NUEVA ESPARTA		1	
SUCRE			1
Total general	1	5	10

Gráfico 7. Sucesos por Estado durante el primer semestre 2026

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la gráfica 7, observamos la distribución geográfica de los eventos, se evidencia que el Estado La Guaira, concentró el 43.8% del total de la muestra (7 de 16 sucesos). Esta entidad registró 5 incidentes graves y 2 incidentes, lo que guarda concordancia con la alta densidad de operaciones aéreas que maneja el principal aeropuerto del país.

En segundo lugar se ubica el Estado Bolívar con 2 sucesos (12.5%), caracterizados por ser en su totalidad incidentes graves. Por su parte, el Estado Guárico acumuló 1 suceso (6.2%), correspondiente al único accidente registrado en el semestre. Finalmente, los estados Anzoátegui, Carabobo, Falcón, Miranda, Nueva Esparta y Sucre reportaron 1 evento cada uno (6.2%), distribuyéndose entre incidentes e incidentes graves.

RECOMENDACIONES

Una vez analizados los sucesos reportados durante el primer semestre 2026, la Junta Investigadora de Accidentes emitió 9 Medidas Preventivas, en la tabla inferior se describen los destinatarios a los cuales están dirigidas:

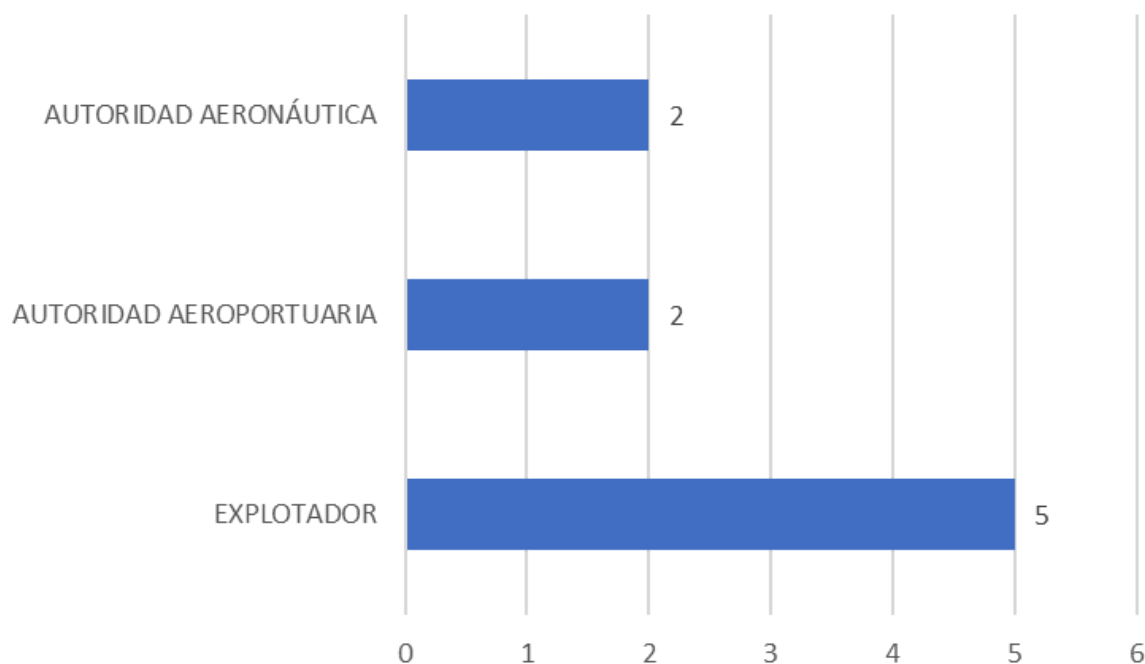


Gráfico 8. Destinatarios Recomendaciones de Seguridad Operacional R.S.O

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):

jiaave@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