



## NOTA DE ESTUDIO

### DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

- Cuestión 2:** Utilización oportuna y segura de nuevas tecnologías  
**2.3:** Edición 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)

#### ACTIVIDADES PARA PROMOVER UNA CULTURA DE SEGURIDAD OPERACIONAL POSITIVA

[Nota presentada por el Japón y copatrocinada por Australia, Filipinas, Tailandia  
y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)]

##### RESUMEN

En esta nota se presentan las actividades de algunas líneas aéreas japonesas y de la Dirección de Aviación Civil del Japón (JCAB) para promover una cultura de seguridad operacional positiva. En particular, simbolizan esta actividad de promoción dos instalaciones, que se han creado para que los accidentes del pasado y las lecciones aprendidas no se olviden nunca y para reconfirmar la importancia de la seguridad operacional de los vuelos.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación que figura en la sección 3.3.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Respecto al fomento de una cultura de seguridad operacional positiva, en el *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) se establece que “los Estados y los proveedores de servicios promuevan una cultura de seguridad operacional positiva con miras a fomentar una eficaz implementación de la gestión de la seguridad operacional mediante los SSP o SMS”. Además, en la edición 2023-2025 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI también se afirma que “el GASP se esfuerza por mejorar la seguridad operacional de la aviación a nivel mundial, para lo cual promueve una cultura positiva de seguridad operacional”. En esta nota se presentan los esfuerzos de algunas líneas aéreas japonesas y de la Dirección de Aviación Civil del Japón (JCAB) destinados a promover una cultura de seguridad operacional positiva.

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 **Actividad de All Nippon Airways para promover una cultura de seguridad operacional positiva<sup>1</sup>**

2.1.1.1 El 30 de julio de 1971 un avión de caza F-86F Sabre de la Fuerza de Autodefensa Aérea del Japón chocó, cerca de Shizukuishi (prefectura de Iwate), con el Boeing 727-200 de transporte de público pasajero, de All Nippon Airways (ANA), que operaba el vuelo 58, lo que provocó que ambas aeronaves se estrellaran. Las 162 personas a bordo de la aeronave de público pasajero perecieron y fue el mayor accidente aéreo del Japón por número de víctimas en ese momento.

2.1.2 En 2007 se estableció el Centro de Educación sobre Seguridad Operacional (ASEC) del Grupo ANA en Tokio sobre la base de una propuesta de un joven miembro del personal, que dijo que el Grupo ANA necesitaba una instalación para garantizar que no se olvidaran nunca los accidentes del pasado. El centro se trasladó a ANA Blue Base en 2019 y, así, volvió a abrir las puertas a su personal en un nuevo entorno. En el centro se ofrece un programa de instrucción en seguridad operacional, en el que se explica la motivación que llevó a su establecimiento en 2007. El programa enseña a las personas participantes a materializar la seguridad operacional por medio de sus acciones en el lugar de trabajo, alentándolas a adoptar de manera proactiva los tres conceptos del centro: 1) hacer frente a los accidentes, 2) comprender la mentalidad de otras personas, y 3) discutir con colegas del trabajo.

2.1.2.1 El centro tiene restos de aeronaves siniestradas en exhibición para recordar a su personal el impacto y la devastación que provocan los accidentes. Asimismo, pueden oírse comentarios sobre los accidentes y otros incidentes. El centro también tiene las cuatro zonas siguientes:

- a) Fase 1, *Zona de introducción*: Esta zona sirve para que el personal afronte los graves accidentes causados por el Grupo ANA y en ella se exponen los restos de la aeronave del vuelo 58 de ANA, que se estrelló cerca de Shizukuishi, como un recordatorio visceral del impacto y la devastación provocados por tales accidentes.
- b) Fase 2, *Sala audiovisual*: En la sala se muestra un vídeo con reconstrucciones animadas de accidentes, así como imágenes del momento en que se produjeron. Es imperativo que nunca causemos otro accidente de aviación, por lo que en este vídeo se detallan los hechos y las lecciones aprendidas de estos accidentes para transmitir la devastación que causaron y fomentar entre el personal un sentido de responsabilidad personal hacia ellos.
- c) Fase 3, *El cielo de las promesas*: Aquí el personal puede conocer y contemplar los sentimientos de sus colegas más veteranos que tuvieron la experiencia de accidentes reales. En el centro de esta sala se encuentra "el pilar", que muestra los principios de seguridad operacional del Grupo ANA y la declaración que hace cada aprendiz con respecto a las acciones seguras.
- d) Fase 4, *La sala de estar activa*: En esta sala el personal da su primer paso para materializar la seguridad operacional por medio de sus acciones en el lugar de trabajo. Durante su estancia aquí, el personal amplía sus horizontes hablando de los errores que han cometido y participando en talleres con sus colegas.

---

<sup>1</sup> Centro de Educación sobre Seguridad Operacional (ASEC) del Grupo ANA: <https://www.ana.co.jp/group/en/safe/culture/asec/>



Fase 1: Zona de introducción.



Fase 2: Sala audiovisual



Fase 3: El cielo de las promesas



Fase 4: La sala de estar activa

## 2.2 Actividad de Japan Airlines para promover una cultura de seguridad operacional positiva<sup>2</sup>

2.2.1 El 12 de agosto de 1985 el vuelo 123 de Japan Airlines (JAL), operado por el Boeing 747SR-100, sufrió una grave falla estructural y descompresión a los 12 minutos de vuelo. Después de volar con un control mínimo durante otros 32 minutos, el Boeing 747 se estrelló en la zona del monte Osutaka (prefectura de Gunma), a la que se puso el nombre de Osutaka-no-one (cresta de Osutaka). En el accidente perecieron los 15 miembros de la tripulación y 505 de las 509 personas pasajeras a bordo, quedando solo cuatro supervivientes. El accidente del vuelo 123 es el accidente con más víctimas mortales de una sola aeronave en la historia de la aviación.

2.2.2 JAL inauguró el Centro de Promoción de la Seguridad Operacional el 24 de abril de 2006 para reconfirmar la importancia de la seguridad operacional de los vuelos y dejar grabadas en la memoria del personal las lecciones aprendidas de este accidente. El Grupo JAL posiciona el centro de promoción como su “fortaleza de seguridad operacional” y el punto de partida de operaciones seguras y fiables. A cada miembro del personal se le recuerda que en su trabajo se le confían preciadas vidas y propiedades.

2.2.3 El Centro de Promoción de la Seguridad Operacional está compuesto por dos salas:

- a) La *Sala de Exhibición*, en la que se muestran restos de una aeronave siniestrada, incluido el mamparo estanco de popa, considerándose el mal funcionamiento como la causa principal del accidente del JAL123, los restos del fuselaje de popa, el registrador de la voz en el puesto de pilotaje, las pertenencias personales de las personas pasajeras, informes de periódicos y fotografías del lugar del accidente.

<sup>2</sup> Centro de Promoción de la Seguridad Operacional de JAL: <https://www.jal.com/en/safety/center/>

- b) En la *Biblioteca* se muestra la historia de la seguridad operacional de la aviación, que describe las mejoras conseguidas en ese ámbito a partir de las lecciones aprendidas de los accidentes, y paneles digitales que describen casos reales de mitigación de accidentes graves, etc. También se muestran tarjetas de mensajes que contienen "Mi compromiso de seguridad operacional" del personal del Grupo JAL.



Entrada



Biblioteca



Sala de Exhibición



Sala de Exhibición

2.2.4 En ambas líneas aéreas, la mayor parte del personal empezó a trabajar en la compañía después del accidente y ahora cuentan con menos miembros del personal que hayan tenido la experiencia del accidente. Por lo tanto, no solo utilizan estas instalaciones para la instrucción de su personal al objeto de que los accidentes del pasado no se olviden nunca y se reconfirme la importancia de la seguridad operacional, sino que también están abiertas al público para quienes tengan interés por la seguridad operacional de la aviación a fin de preservar las lecciones del accidente para las generaciones futuras (es necesario reservar).

### 2.3 Actividad de la JCAB para promover una cultura de seguridad operacional positiva

2.3.1 Huelga decir que el compromiso de la dirección superior con la seguridad operacional prescrito en el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* es importante, pero para evitar un mensaje unidireccional de la dirección superior, en 2019 se introdujo una iniciativa para evaluar al personal de supervisión de las personas subordinadas. Además, el Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación de la JCAB ha establecido una visión y unos valores, que se publican en el muro, y cada miembro del personal establece objetivos semestrales basados en estos valores, que evalúa su supervisor/a.

2.3.2 La JCAB también lleva a cabo periódicamente actividades de formación e instrucción sobre seguridad operacional destinadas a su personal (por ejemplo, visitar el Centro de Promoción de la Seguridad Operacional de JAL, subir al Monte Osutaka como caminata conmemorativa para rezar oraciones ante las lápidas grabadas con el nombre de las víctimas, etc.).

2.3.3 Desafortunadamente, a principios de 2024 se produjo una incursión en la pista del Aeropuerto de Haneda, que provocó un accidente de aviación. Se espera que en el futuro se fomente aún más la cultura de la seguridad operacional para evitar que se repita este tipo de accidentes, no solo en el Japón, sino también en otros países del mundo.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La cultura de la seguridad operacional es el resultado de los valores, actitudes, competencias y comportamientos individuales y corporativos en materia de seguridad operacional, que incluyen la promoción de la notificación de los peligros, el trato justo de las personas informantes, la flexibilidad con las demandas cambiantes y el aprendizaje de los peligros que se van revelando.

3.2 Se espera que los esfuerzos de algunas líneas aéreas y de la JCAB descritos en esta nota sirvan como catalizador para promover una cultura de la seguridad operacional y también sean beneficiosos para otros Estados e industrias.

3.3 A la luz de lo anterior, se invita a la Conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

#### **Recomendación 2.3/x — Actividades para promover una cultura de seguridad operacional positiva**

Que la Conferencia:

- a) tome nota del enfoque adoptado por algunas líneas aéreas japonesas y la Dirección de Aviación Civil del Japón (JCAB) para promover una cultura de seguridad operacional positiva; y
- b) aliente a los Estados y a las industrias a que compartan experiencias y buenas prácticas en la aplicación de iniciativas para fortalecer la cultura de la seguridad operacional.

— FIN—