

INFORMAR SOBRE ACCIDENTES AÉREOS

Guía para periodistas

Edición revisada



COPAC

COLEGIO OFICIAL DE **PILOTOS**
DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

Título: Informar sobre accidentes aéreos. Guía para periodistas

Autor: Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC)

Primera edición: octubre de 2016

Edición revisada: julio de 2025

© Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial

Esta guía ha sido realizada por el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial. La reproducción total o parcial, su incorporación a un sistema informático o su transmisión en cualquier forma o medio requiere citar expresamente la autoría. No se permite un uso comercial de la obra original ni de las posibles obras derivadas.

ÍNDICE

Introducción	1
Diferencia entre accidente e incidente grave	2
Causas y factores contribuyentes	4
La investigación	5
Actores y fuentes	9
Canales	17
Periodismo: ética y responsabilidad social	21
Víctimas y familiares	25
Recomendaciones para informar sobre accidentes e incidentes aéreos	27



INTRODUCCIÓN

El Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) ha elaborado una guía dirigida a periodistas con el fin de facilitar su trabajo a la hora de informar sobre un accidente aéreo o incidente grave.

La aviación es un sector tremendamente dinámico con factores de carácter económico, social, empresarial, etc. Por este motivo, genera una gran cantidad de información, presente de una u otra forma a diario en los medios de comunicación.

Sin embargo, las informaciones más complejas y sensibles de abordar y que al mismo tiempo despiertan mayor interés a nivel mediático y social son, mayoritariamente, las relacionadas con los accidentes aéreos. La conmoción que genera este tipo de sucesos, directamente vinculados con la seguridad de las personas, lleva a los medios a prestar especial interés.

Al mismo tiempo, los cambios producidos en la profesión periodística hacen que la especialización sea cada vez menor, obligando al periodista a cubrir diferentes sectores, en ocasiones sin relación, y a tratar la información sin el debido tiempo y análisis que exigen estos acontecimientos.

Esta guía pretende ser una ayuda para aquellos periodistas que cubran un accidente aéreo o incidente grave, de manera que comprendan el contexto, los actores y procesos que se desencadenan, manejen conceptos básicos relacionados con los accidentes e incidentes aéreos y tengan presentes determinadas pautas a la hora de elaborar sus informaciones.

DIFERENCIA ENTRE ACCIDENTE E INCIDENTE

Para informar con rigor y precisión, es importante conocer la diferencia entre accidente e incidente, ya que son sucesos que desencadenan diferentes tipos de procesos.

La diferenciación establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Anexo 13 de sobre Investigación de accidentes e incidentes de aviación es la siguiente:

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es el organismo especializado de las Naciones Unidas dedicado a promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional. Formula normas y reglamentos relacionados con la seguridad operacional, eficiencia y capacidad de la aviación, que sus 191 Estados miembros acuerdan y aplican en su ámbito de competencias.

ACCIDENTE

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, 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 [...] 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 exposición 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
- normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado
- la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

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 [...].

Estas definiciones, internacionalmente aceptadas y reconocidas, ayudan a entender mejor de qué tipo de suceso se trata y qué calificación le corresponde.

CAUSAS Y FACTORES CONTRIBUYENTES

Un accidente aéreo nunca se produce por una única causa, sino por la alineación de diversos factores *. Es necesario diferenciar dos conceptos, de acuerdo con el Anexo 13 de OACI, sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Para informar con rigor y trasladar a la opinión pública el alcance o gravedad de un suceso es importante conocer y utilizar los términos adecuados.

CAUSAS

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

FACTORES CONTRIBUYENTES

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

() Quedan al margen circunstancias no aeronáuticas que pueden provocar un accidente aéreo, como ataques terroristas, que si bien han de investigarse de la misma manera se trata de escenarios de naturaleza bien distinta y ajena a la aviación.*

LA INVESTIGACIÓN

Cuando se produce un accidente se ponen en marcha paralelamente dos investigaciones independientes entre sí; no deben influirse ni condicionarse y persiguen finalidades distintas.

LA INVESTIGACIÓN JUDICIAL, cuya finalidad es el establecimiento y la depuración, en su caso, de responsabilidades. Esta investigación se basa en las leyes del país donde haya tenido lugar el accidente.

LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA, realizada por la comisión de investigación de accidentes, al amparo del Anexo 13 de OACI, que busca establecer las causas del accidente para la emisión de recomendaciones de seguridad que eviten incidentes similares, sin determinar culpas ni responsabilidades. Su finalidad es prevenir futuros accidentes. Los resultados de la investigación técnica se plasman en un informe público.

La investigación técnica se debe poner en marcha inmediatamente, primero sobre el lugar de los hechos, donde se recogerán muestras y restos y se realizarán fotografías que ayuden a determinar las circunstancias del suceso. Tanto en los momentos iniciales como posteriormente, la comisión de investigación oficial es el órgano competente para informar sobre el resultado de la investigación.

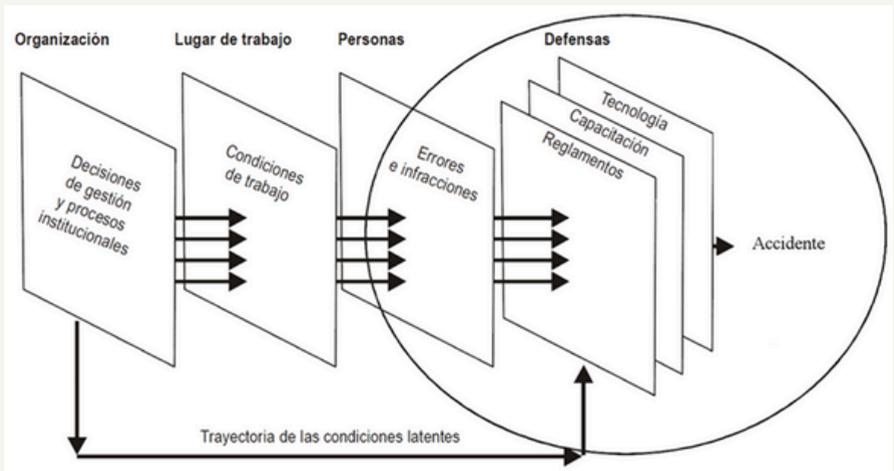
En España, el organismo oficial encargado de la investigación técnica es la **Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC)**, órgano colegiado, independiente, que informa directamente al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Con la aprobación de la Ley 2/2024 de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, próximamente esta nueva autoridad asumirá las investigaciones técnicas.

Dado el carácter global de la aviación, con aeronaves de diferentes países volando en otros Estados y trasladando a ciudadanos de múltiples nacionalidades, existen unos criterios para determinar qué país realiza la investigación en caso de que se produzca un accidente aéreo.

Las tendencias en la investigación técnica de accidentes aéreos han ido evolucionando. En los años 50 se estudiaban principalmente los factores técnicos, en los 70 se pasaron a analizar más en profundidad los factores humanos y en los 90 se introdujo el análisis de los factores organizacionales. Actualmente, todos estos factores han de ser tenidos en cuenta e investigados.

La aproximación de los investigadores al accidente debe ser totalmente neutra y, aunque los primeros indicios apunten en una determinada dirección, no deben descartar ninguna posibilidad ni estar condicionados por hipótesis. Sólo así podrán llegar al fondo de las causas y factores contribuyentes y sólo así podrán emitir recomendaciones que eviten nuevas tragedias.



De acuerdo con el **Anexo 13 de OACI**, el Estado donde se produzca el suceso se encargará de la investigación. Sin embargo, podrá delegar total o parcialmente la realización de la investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos.

Adicionalmente pueden participar en la investigación representantes del:

- Estado de matrícula de la aeronave
- Estado del explotador
- Estado de diseño
- Estado de fabricación
- Estado/s cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves en el accidente

Según el Anexo 13 de OACI, se hará un informe preliminar dentro de los primeros 30 días desde que se produjo el accidente.

Posteriormente, el Estado que realice la investigación de un accidente o incidente publicará el informe final lo antes posible, inicialmente, en un plazo de 12 meses. Si no fuera posible, se publicará una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional relevante.

La investigación técnica busca conocer las causas y factores contribuyentes de un accidente, mientras que la investigación judicial busca depurar responsabilidades.

Adicionalmente, los organismos de investigación de accidentes de algunos países cuentan con una política de comunicación definida, son accesibles para los medios de comunicación, generan material informativo y/o didáctico sobre su labor o sobre alguna investigación concreta.

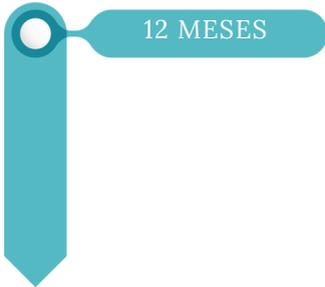
En el caso de España, la política actual de la CIAIAC en materia de comunicación se limita a publicar la información que consideran oportuna en su página web y no emiten declaraciones ni conceden entrevistas.



El **Reglamento Europeo 996/2010** establece que la aerolínea entregará la lista de pasajeros a las autoridades encargadas de la investigación y de contactar con las familias en un plazo máximo de dos horas desde el accidente. Los nombres y apellidos de los pasajeros no se harán públicos si no lo autorizan sus familiares.



De acuerdo con el **Anexo 13 de OACI** la comisión investigadora hará público un informe preliminar dentro de los primeros 30 días desde que se produjo el accidente.



Según el **anexo 13 de OACI**, el organismo de investigación publicará el informe final en un plazo de 12 meses. Si no fuera posible, se publicará una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional relevante.



Publicación del **informe técnico final** de la investigación. Su objetivo no es buscar culpables sino conocer las causas y factores contribuyentes del accidente y la emisión de recomendaciones para evitar que vuelva a suceder. Este periodo dependerá de la complejidad de la investigación

ACTORES Y FUENTES

Un accidente aéreo desencadena una serie de situaciones complejas con numerosas implicaciones. A continuación se indican las entidades u organismos que pueden tener algún tipo de competencia en la gestión de un accidente aéreo y sus consecuencias.

Cuando tiene lugar un accidente aéreo **en otro país protagonizado por una aerolínea extranjera**, de manera general, las fuentes de información oficiales son:

- Las autoridades del país donde se produce el accidente (Gobierno, autoridades militares, autoridades de aviación civil).
- La compañía aérea que sufre el accidente (a través del portavoz que designe).
- El fabricante de la aeronave.
- La Comisión de investigación de accidentes (no en todos los casos, depende de cada país).

Si el accidente aéreo **se produce en España o afecta a un operador español** las partes que de una manera u otra pueden intervenir son:

- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- Ministerio del Interior (Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado).
- Ministerio de Justicia
- Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.
- Servicios de emergencia.
- Autoridades autonómicas y locales.
- Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).
- Compañía/s aérea/s involucrada/s
- Fabricante de la aeronave.
- Gestor aeroportuario y gestor de navegación aérea.

FUENTES OFICIALES

Los organismos involucrados deben poner en marcha sus protocolos de actuación, con diferentes roles, competencias y responsabilidades, y en función de los mismos estarán en disposición de facilitar datos e información a los medios de comunicación en el tiempo y forma que sea oportuno.

Conviene recordar que la complejidad de los accidentes aéreos y de la determinación de sus causas, exigen, especialmente si hay víctimas mortales, la máxima prudencia:

- Sólo se pueden aportar datos y hechos constatados, información factual y confirmada.
- No se puede especular, suponer, imaginar o sugerir.
- No se puede dar credibilidad a un rumor o a un dato que no esté confirmado por una fuente oficial.

Hay una contradicción difícil de salvar entre la inmediatez informativa y el necesario e imprescindible análisis y estudio detallado que exige un accidente aéreo.

En las primeras horas y días tras el accidente son pocos los datos factuales y contrastados que se pueden facilitar. La pregunta recurrente de “¿Por qué se ha producido el accidente?” no tiene respuesta en el corto plazo ni de forma inmediata.

Las distintas fuentes oficiales facilitarán la información recogida a continuación.

AEROLÍNEA

- Confirmación del accidente o incidente.
 - Datos del vuelo (origen, destino, hora de salida, hora de llegada prevista).
 - Número y nacionalidades de pasajeros a bordo.
 - Tripulación (número de tripulantes, horas de vuelo de piloto y copiloto, trayectoria en la compañía).
 - Datos generales de la aeronave (modelo, matrícula, motores, capacidad, revisiones, mantenimiento).
 - Información general sobre la situación de aeronave y pasajeros (labores de localización de la aeronave y rescate, estado de pasajeros en caso de evacuación,...).
 - Acciones inmediatas de la compañía en la asistencia a familiares de víctimas (teléfonos de información) y de colaboración con la investigación.
-

**FABRICANTE
DE LA
AERONAVE**

- Número de serie de la aeronave.
 - Modelo y familia a la que pertenece.
 - Año de fabricación y fecha desde la que se encuentra en servicio con el operador.
 - Horas de vuelo de la aeronave.
 - Número de motores y fabricante de los mismos.
-

**AUTORIDADES
NACIONALES,
AUTONÓMICAS
Y LOCALES**

- Labores de identificación de las víctimas.
- Labores de repatriación.
- Soporte y atención a las familias afectadas.

**AEROPUERTO/
PROVEEDOR DE
SERVICIOS DE
NAVEGACIÓN
AÉREA**

- Medios a disposición de autoridades y familiares de las víctimas en sus instalaciones, como punto inicial de información.
 - Si el incidente/accidente ocurre en las instalaciones aeroportuarias:
 - Información factual sobre las circunstancias del accidente en el aeropuerto o en las comunicaciones aeronáuticas.
 - Detalles sobre las labores de rescate.
 - Impacto del accidente o incidente en las operaciones (pistas cerradas, cancelación o retraso de vuelos, regulación del tráfico aéreo).
-

**ORGANISMO
INVESTIGADOR**

- Información factual del accidente (aeronave, operador, personas a bordo, estado de pasajeros).
 - Primeras acciones para iniciar la investigación.
 - Partes involucradas en la investigación.
 - Equipo investigador y áreas de trabajo.
 - Plazos para la difusión de resultados de la investigación.
-

**SERVICIOS DE
EMERGENCIAS**

- Medios movilizados por diferentes profesionales involucrados (bomberos, servicios médicos, etc.).
- Progreso de las labores de rescate y asistencia a pasajeros y tripulación.
- Impacto de las labores de rescate para la población (corte de carreteras, advertencias de seguridad,...).

La compañía aérea afectada por el accidente es la responsable de facilitar la lista de pasajeros en un máximo de dos horas desde que se produce el siniestro, según establece el Reglamento Europeo 996/2010. Ese listado se facilitará a las autoridades encargadas de la investigación y de contactar con las familias. Los nombres y apellidos de los pasajeros no se harán públicos si no lo autorizan sus familiares.

Por otro lado, en función del tipo de incidente o accidente, las comunicaciones entre la tripulación de vuelo y con los controladores pueden ser relevantes para esclarecer las causas. En esos casos, el proveedor de servicios podrá ofrecer la información que estime oportuna sin interferir en el curso de la investigación técnica (última comunicación conocida con la tripulación, hora de salida del espacio aéreo...).

OTRAS FUENTES

Dado que la información que pueden facilitar y confirmar las fuentes oficiales puede ser escasa, el periodista deberá recurrir a otras fuentes con conocimiento y experiencia suficientes para hacer un análisis de los acontecimientos, contextualizar los datos disponibles o aportar información relacionada.

Es importante recurrir a fuentes acreditadas para contextualizar los datos disponibles de forma rigurosa sin caer en la especulación.

Siempre han de ser fuentes expertas y suficientemente representativas, fuentes de organizaciones acreditadas que puedan aportar su conocimiento y experiencia en el ámbito de la aviación:

- Operación aérea
- Gestión de seguridad
- Formación y entrenamiento de pilotos
- Contextos operacionales
- Características de las aeronaves
- Infraestructuras aeroportuarias
- Condiciones meteorológicas
- Investigación de accidentes, etc.

No se debe recurrir a fuentes particulares, es decir, personas relacionadas de una u otra manera con el sector aéreo que emitan valoraciones personales o no dispongan de datos para realizar un análisis objetivo. Los conocidos, amigos o familiares no son fuentes solventes.

TRABAJOS AÉREOS

El interés mediático que despierta un accidente de aviación comercial – especialmente de transporte de pasajeros– no es comparable al que genera un siniestro de trabajos aéreos, debido a factores como el número de víctimas, el impacto social o el efecto en el sector aéreo.

Sin embargo, en España el sector de trabajos aéreos desarrolla una importante actividad, en la mayoría de los casos directamente relacionada con diversos servicios públicos:

- Evacuaciones sanitarias.
- Extinción de incendios.
- Salvamento y rescate (SAR) en mar y montaña.
- Filmación/retransmisión de eventos sociales, deportivos, etc.
- Seguimiento de líneas eléctricas.
- Fumigación.
- Control de aludes y asistencia a refugios de montaña.
- Inspección pesquera.
- Vigilancia aduanera.

Los pilotos que operan estos vuelos están altamente cualificados y especializados. La falta de normativa y de adecuada supervisión durante décadas tuvo como consecuencia una elevada tasa de siniestralidad entre estos profesionales. Tras la exigencia del COPAC, en 2014 se aprobó el Real Decreto 750/2014 por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas. Esta normativa redujo notablemente la siniestralidad en el sector.

Sin embargo, cada vez que se produce un accidente de trabajos aéreos y fallece la tripulación -por lo general, uno o dos pilotos-, se pierde un profesional que presta un gran servicio a la sociedad y cuyo reemplazo es muy difícil de cubrir.

La repercusión de este tipo de accidentes es menor, en parte por el reducido número de víctimas. En otros casos, se interpreta erróneamente que se trata de actividades peligrosas, cuando son servicios de alta especialización que exigen unas barreras de prevención previas (normativa, formación, gestión de riesgos) que no siempre se aplican. Sin embargo, la importancia de estos trabajos para el conjunto de la sociedad y su impacto para el funcionamiento de servicios públicos de calidad tiene sin duda un interés periodístico, más allá del número de fallecidos.

| CANALES

A los canales de información tradicionales (comunicados, ruedas de prensa, etc...), en los últimos años se han sumado otros canales que por su flexibilidad, accesibilidad e inmediatez se han convertido en las vías principales de información, especialmente en situaciones de crisis o sucesos como un accidente aéreo.

WEB

En caso de accidente aéreo, **la compañía aérea afectada** suele crear un espacio en su web o habilita una web específica para publicar toda la información relativa al suceso:

- Datos factuales.
- Condolencias.
- Comunicados de prensa, que se irán actualizando en cuestión de horas a medida que la aerolínea pueda confirmar nuevos datos.
- Teléfono de atención a familiares.

Otras fuentes oficiales utilizarán igualmente sus webs para trasladar la información que sea oportuna, en función de su rol y del devenir de los acontecimientos.

Existen **webs con información aeronáutica y técnica** que en caso de accidente o incidente aéreo pueden ser útiles para el periodista. Los contenidos que ofrecen son:

- Seguimiento en tiempo real de aeronaves que permiten la búsqueda por código de vuelo.
- Datos factuales del suceso.
- Bases de datos de accidentes e incidentes anteriores.
- Estadísticas sobre accidentes y seguridad aérea.
- Informes técnicos.

Cada vez es más frecuente su uso por parte de periodistas, pero dado el carácter técnico de la información que aportan, se recomienda consultar con fuentes acreditadas y expertos que puedan contextualizar y explicar los datos.

HERRAMIENTAS Y CANALES DIGITALES

En la actualidad, a través de las redes sociales y los canales de mensajería instantánea cualquier persona con teléfono móvil puede fotografiar, grabar y comentar un suceso y difundirlo sin filtros, ni editores que supervisen, ni deontología que cumplir.

La información en tiempo real que proporcionan las redes sociales aporta agilidad para contar con datos actualizados de un accidente o incidente aéreo. Sin embargo, pueden generar también un exceso de información y son una vía para lanzar bulos, rumores, datos sin contrastar o información interesada.

La inmediatez. de las redes sociales y otros canales digitales no debe alterar la esencia de la profesión periodística. Las buenas prácticas son fundamentales también en estos canales.

Adicionalmente, la generalización del uso de la inteligencia artificial incrementa el riesgo de generar y difundir imágenes, audios o vídeos falsos.

Abordamos el uso por parte del periodista de estas herramientas y canales digitales desde tres perspectivas diferentes:

1. Comunidades digitales y redes sociales como fuente de información. Cada vez cumplen en mayor medida esa función. Instituciones y empresas utilizan las redes sociales para difundir sus comunicados, videocomunicados, etc. Conviene trabajar con listas de perfiles, tener en cuenta las actualizaciones y saber filtrar el exceso de información.

2. Comunidades digitales y redes sociales como canal de difusión de información. El uso de las redes sociales o de canales mensajería instantánea implica una serie de riesgos que hay que tener en cuenta. La difusión de grabaciones descontextualizadas, posibles fakes, bulos o imágenes de la tragedia contribuye a generar desinformación y/o pueden herir a los familiares.

De igual forma, son una buena vía para ofrecer información práctica y útil especialmente en los momentos posteriores a la tragedia.

3. **Marca personal.** No existe una línea definida entre el perfil profesional y el personal, pero el periodista, en muchos casos referente y fuente de información para terceros, debería seguir los mismos criterios de responsabilidad periodística, evitando opiniones o valoraciones personales que puedan alimentar especulaciones.

A continuación se señalan algunas buenas y malas prácticas en estos canales cuando se produce un accidente o incidente aéreo.



Hablar de accidente o incidente únicamente cuando se haya confirmado por fuentes oficiales.



Compartir información alarmista que no está confirmada.



Actualizar permanentemente la información en los momentos posteriores al suceso, ya que el goteo de información es constante.



Difundir información sin comprobar fecha y hora.



Filtrar la información válida en base a fuentes acreditadas.



Contribuir al exceso de información o al “ruido”.



Valorar el interés informativo antes de compartir en canales digitales datos o grabaciones sensibles.



Dar difusión a imágenes de víctimas, supervivientes o cualquier contenido susceptible de desinformar o herir sensibilidades.



Verificar la procedencia de audios, fotos o vídeos de profesionales, afectados o supuestos testigos para evitar dar difusión a bulos o fakes.



Dar credibilidad inmediata a contenidos de perfiles desconocidos o que no enlacen a fuentes oficiales



Contextualizar buscando fuentes expertas sobre la operación aérea, la gestión de la seguridad o el procedimiento de investigación de accidentes



Compartir datos de carácter técnico (trayectorias de vuelos, datos sobre velocidades o altitudes) sin conocer su interpretación



Compartir información dirigida a afectados o familiares (teléfonos de asistencia) contribuyendo a la transmisión de datos útiles



Difundir rumores acerca de las causas del accidente o incidente obviando la complejidad de este tipo de sucesos



Pensar en el impacto de la información para las víctimas y sus familiares antes de publicar o compartir contenidos del accidente



Difundir información que pueda entorpecer la labor de los servicios de rescate o la posterior investigación del accidente



Cuidar tu marca personal y reputación online también en perfiles personales, manteniendo la responsabilidad como informador y la deontología profesional



Ofrecer opiniones precipitadas en los momentos posteriores al suceso

PERIODISMO: ÉTICA Y RESPONSABILIDAD SOCIAL

La cobertura informativa de un accidente o incidente aéreo supone una labor periodística exigente y de gran responsabilidad social. Por ello, es recomendable que el periodista recurra a las pautas recogidas en su código deontológico, en concreto en España al Código Deontológico de la Federación de Asociaciones de la Prensa (FAPE).

A continuación, destacamos dos aspectos especialmente sensibles en el tratamiento informativo de un suceso aéreo: las conversaciones de cabina y las imágenes.

FILTRACIONES DE CONVERSACIONES DE CABINA (CVR)

Cada vez es más habitual, tras producirse un accidente aéreo, que casi de manera inmediata circulen las denominadas conversaciones de cabina, es decir, la grabación del Cockpit Voice Recorder (CVR). Es necesario que el periodista entienda la finalidad de estas grabaciones y el efecto que su difusión puede tener.

Por lo general se trata de:

- Filtraciones interesadas
- Conversaciones descontextualizadas
- Dan origen a especulaciones y rumores
- No siempre está contrastado el origen o veracidad de la grabación

El interés periodístico que pueden tener queda desvirtuado desde el momento en que en muchas ocasiones contribuyen a desinformar.

La difusión de estas conversaciones supone una violación de la Ley de Seguridad Aérea, que establece el carácter reservado de la información.

El periodista también debe valorar el daño que para los familiares de las víctimas, y especialmente, para las familias de la tripulación, puede suponer su difusión.

Adicionalmente, desde un punto de vista aeronáutico, hay que tener presente que la grabación de las conversaciones de cabina supone una **cesión voluntaria del derecho a la intimidad por parte de los pilotos con la única finalidad de recopilar información para mejorar la seguridad aérea y evitar nuevos accidentes**. Cualquier otro uso que se haga de esas conversaciones está totalmente injustificado.

En este sentido, se cita a continuación un artículo del Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

*“**Art. 13.3** El acceso y uso de los datos personales contenidos en los registradores de vuelo queda limitado a los fines propios y exclusivos de la investigación técnica, estando obligados los investigadores a guardar el secreto profesional con respecto a los mismos”*

Igualmente, la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea destaca el carácter reservado de esta información.

La grabación de las conversaciones de cabina tiene la finalidad de mejorar la seguridad aérea y evitar nuevos accidentes. Su difusión genera desinformación.

Artículo 18. Carácter reservado de la información.

“1. Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones, indicadores e informes facilitados en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil por los profesionales aeronáuticos y proveedores de servicios y productos aeronáuticos a los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo 11.3, párrafo primero, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines previstos en él”.

En todo caso, la información a la que se refieren los párrafos anteriores se recaba con la única finalidad de reforzar la seguridad operacional y prevenir futuros accidentes e incidentes, y no con la finalidad de determinar culpas o responsabilidades.

El código deontológico de la FAPE recoge en el **artículo 4** de sus Principios generales que “sin perjuicio de proteger el derecho de los ciudadanos a estar informados, el periodista respetará el derecho de las personas a su propia intimidad e imagen” teniendo presente que “en el tratamiento informativo de los asuntos en que medien elementos de dolor o aflicción en las personas afectadas, el periodista evitará la intromisión gratuita y las especulaciones innecesarias sobre sus sentimientos y circunstancias”.

IMÁGENES

Se debe controlar en la medida de lo posible la emisión de imágenes, muchas veces en tiempo real, por el impacto que pueden causar, sobre todo a los familiares de las víctimas.

Se recomienda tratar con el máximo respeto y sensibilidad a las víctimas y a sus familias, y ser especialmente prudentes a la hora de difundir la identidad de las personas afectadas. Hay que huir del enfoque y el contenido morboso.

Además, en el caso de un accidente aéreo, la difusión de imágenes sobre la tragedia o el dolor de las víctimas por lo general no contribuye a sensibilizar a los ciudadanos sobre un problema o delito, a diferencia de otro tipo de sucesos (terrorismo, violencia de género, guerras, etc...).

Hay que ser muy prudente si se recurre a imágenes de archivo para ilustrar una información sobre un accidente, ya que pueden afectar a otras personas u organizaciones ajenas al suceso.

El código deontológico de la FAPE recomienda en el **artículo 4** de sus *Principios generales* que “*con carácter general deben evitarse expresiones, imágenes o testimonios vejatorios o lesivos para la condición personal de los individuos y su integridad física o moral*”.

El uso de imágenes o el acercamiento a los familiares de las víctimas requieren un tratamiento respetuoso y acorde a la deontología profesional del periodista.

Otros códigos y libros de estilo de medios de comunicación recogen la manera de difundir imágenes de fallecidos o accidentes, con recomendaciones específicas. En cualquier caso, siempre hay que respetar el derecho de las víctimas a su intimidad, el derecho de los ciudadanos a la información y también el derecho de éstos a no ser heridos en su sensibilidad.

VÍCTIMAS Y FAMILIARES

De manera involuntaria, las víctimas y sus familias se convierten en protagonistas. Los supervivientes, los fallecidos y los familiares de las víctimas son unos de los actores principales en una tragedia aérea, pero el acercamiento a estos debe ser especialmente cuidadoso y respetuoso.

Las víctimas y sus familiares recibirán información factual sobre la investigación antes de hacerse pública, siempre que la comisión de investigación (la CIAIAC, en el caso de España), establezca que no se perjudican los objetivos de la investigación. Esa información se les facilitará en las 48 horas posteriores al accidente y a lo largo del desarrollo de la investigación técnica.

Tanto el Anexo 9 de la OACI como la Circular 285 (*Política sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias*) recogen las pautas de asistencia y recomendaciones a los estados para ofrecer un trato adecuado a las víctimas y sus familias.

El Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas

de accidentes de la aviación civil y sus familiares es la normativa de referencia en esta materia a nivel nacional.

Actualmente, en España existen dos asociaciones de víctimas de accidentes de aviación comercial:

- La [Asociación de Afectados del Vuelo JK5022](#), declarada de utilidad pública el 5 de marzo de 2013.
- La [Asociación de Afectados del vuelo GWI 9525](#) en Los Alpes, constituida en 2015 y declarada de utilidad pública el 15 de abril de 2019.

A nivel internacional, en 2015 se constituyó la [Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias \(ACVFFI\)](#), de la que es miembro fundador la AVJK5022.

Además, en 2024 se constituyó en España la Fundación A20 de Seguridad Aérea, con el objetivo de recoger el testigo de ambas organizaciones y trabajar en el ámbito de la asistencia a víctimas y la mejora de la seguridad internacional.

Tanto la AVJK5022 como la ACVFFI han tenido un papel fundamental en el impulso de políticas de asistencia de atención a víctimas tanto a nivel internacional como nacional.

En España, sus aportaciones han sido relevantes para la elaboración del Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares.

Su contribución también ha sido fundamental en la elaboración de los documentos 9998 Política de la OACI sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias y 9973 de la OACI Manual sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias, que sienta las bases para el desarrollo de planes nacionales de asistencia por parte de los estados en caso de accidente.

RECOMENDACIONES

A continuación se recogen algunas de las principales recomendaciones para informar sobre accidentes e incidentes aéreos:

- ▶ Las **herramientas y canales digitales** y la inmediatez dominante no deben alterar los criterios esenciales de la profesión periodística para ofrecer una información rigurosa y de calidad.
- ▶ Es necesario **contrastar** la información y **verificar** los contenidos, respetando los plazos que en estos casos las circunstancias imponen a las fuentes oficiales, y recurriendo a otras fuentes acreditadas y fiables que ayuden a entender los acontecimientos.
- ▶ Se debe exigir la máxima **transparencia** a las autoridades a la hora de transmitir información. La ausencia de información cierta o su ocultamiento propician que se recurra a fuentes poco o nada fiables.
- ▶ La **prudencia** debe primar ante las prisas inherentes por informar de inmediato. El rumor y la especulación en los casos de tragedias y catástrofes no deben ser noticia hasta que lo confirmen fuentes oficiales. Nunca se deben difundir datos no confirmados, rumores o especulaciones.
- ▶ Los periodistas deben extremar su **compromiso ético** para distinguir fehacientemente qué deben contar, cuándo y cómo.
- ▶ Los periodistas deben respetar el espacio y el dolor de las **víctimas** y sus familiares, solo acceder a ellos con su consentimiento previo y tratándolas con el máximo respeto y sensibilidad. Hay que tener siempre en cuenta que las víctimas son las grandes perjudicadas.

- ▶ Sólo se deben ofrecer **imágenes** impactantes cuando aporten información y valor añadido. No es aceptable emitir continuamente las imágenes de las víctimas. Nunca hay que olvidar que detrás de las catástrofes hay personas.
- ▶ Ante las **filtraciones** -interesadas o no- que se puedan producir, el periodista debe valorar la conveniencia de su publicación y el perjuicio que puede suponer su difusión.
- ▶ No se debe partir de teorías preconcebidas ni dar credibilidad a versiones anticipadas de lo sucedido, dado que únicamente la **investigación técnica** de los hechos determinará lo ocurrido.
- ▶ Dada la complejidad de la aviación y las operaciones aéreas, para evitar errores o informaciones poco precisas, es necesario preguntar y consultar a los **expertos**.
- ▶ Un accidente no concluye hasta que se resuelven sus causas y se adoptan las medidas oportunas para que no vuelva a ocurrir. El periodista debe hacer **seguimiento** del desarrollo de la investigación hasta el final.
- ▶ Los accidentes de **trabajos aéreos** requieren la misma atención que los accidentes de aviación comercial, dado el servicio público que desarrollan y la alta especialización de sus profesionales.



COLEGIO OFICIAL DE **PILOTOS**
DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

www.copac.es

✉ copac@copac.es

☎ Contacto para periodistas 637 37 14 54

