MEMORIA DE ACTIVIDADES 2009



MEMORIA DE ACTIVIDADES 2009

ÍNDICE

- 1. Carta del Decano
- 2. Introducción
- 3. Actividad Institucional
- 4. Dirección General Técnica
- 5. Balance Económico







1. CARTA DEL DECANO

2009 ha sido un año complejo para la aviación y por tanto también para el COPAC, que al mismo tiempo ha vivido una transición tras las elecciones que tuvieron lugar en el mes de mayo.

En este sentido, la Junta de Gobierno saliente cedió el testigo de los proyectos e iniciativas en marcha a una nueva Junta que tengo el honor de presidir y que a lo largo de 2009 ha adoptado numerosas decisiones en cuanto a la organización y funcionamiento de la Institución.

Esta renovación ha estado marcada por una voluntad de integración y suma de esfuerzos de todos los pilotos para alcanzar los objetivos de la profesión, muchos de ellos relacionados de una u otra manera con la seguridad de las operaciones. Así, la necesidad de contar con sistemas de gestión de la seguridad en todas aquellas empresas y organizaciones del sector ha sido y seguirá siendo uno de los paradigmas de esta Junta de Gobierno.

Pero sin duda, la crisis económica que tan duramente está afectando a la aviación y a los colegiados, ha sido una de las prioridades del 2009, para lo cual se han adoptado una serie de medidas para paliar de alguna manera la difícil situación de aquellos más directamente afectados por la situación económica.

Por otro lado, en 2009 al tiempo que se renovaba la Junta de Gobierno se producían importantes cambios en el Ministerio de Fomento, de la mano del nuevo ministro. La intensa actividad normativa y las distintas iniciativas ministeriales se han traducido en un importante trabajo por parte del COPAC para aportar el punto de vista operacional. Muchas de estas modificaciones verán la luz más adelante, pero el COPAC está y estará representando el criterio de los pilotos.

Al mismo tiempo, en 2009 se han recogido ya algunos frutos del trabajo anterior, como la aprobación por parte del Senado del Título de Grado de Piloto, un objetivo cuya meta está cada vez más cerca y que supondrá importantes mejoras para nuestra formación y posterior desarrollo profesional.

Quiero agradecer la labor de la anterior Junta de Gobierno y el esfuerzo de los colaboradores y empleados de la Institución a lo largo de 2009, quienes han hecho un gran trabajo para que el COPAC se consolide como referente profesional de los pilotos en España.

Luis Lacasa Heydt Decano del COPAC



2. INTRODUCCIÓN

La Junta de Gobierno del COPAC está compuesta por 14 miembros, cinco de ellos en cargos institucionales, que representan a los pilotos de líneas aéreas, helicópteros y aviación general de España.

Hasta mayo de 2009 la Junta de Gobierno estuvo formada por los siguientes pilotos:

Decano:Javier Martín-SanzVicedecano:Manuel ChamorroSecretario:Francisco CruzVicesecretario:Francisco CruzTesorero:Felipe Laorden

Vocales: Mario Alberich, Federico Ballester, Ricardo Huercio, Luis Méndez, Ignacio Quindós,

Miguel Ángel San Emeterio

Tras las elecciones celebradas en el COPAC, tomó posesión una nueva Junta de Gobierno formada por los siguientes pilotos:

Decano: Luis Lacasa Heydt **Vicedecano:** Gustavo Barba Román

Secretario: Javier Iglesia

Vicesecretario:Juan Manuel Pérez Collar **Tesorero:**Álvaro González-Adalid

Vocales: Carlos San José Plasencia; Guillermo de la Cuadra González-Adalid; Ricardo Huercio

Sapena; Eduardo Gavilán Pimentel; Iván Gutiérrez Santos; Óscar Molina

Rubio; Antonio Mata Medina; Nemesio Cubedo Machado y Pablo Ignacio Iglesias

Rodríguez

Desde el punto de vista funcional, los diferentes departamentos del COPAC desempeñan sus funciones dando soporte a la Junta de Gobierno y a las direcciones técnicas y sustentando la labor diaria de la Institución.

3. ACTIVIDAD INSTITUCIONAL

Como en años anteriores, en 2009 el COPAC ha desarrollado una intensa labor institucional en el ámbito aeronáutico y político orientada a la consecución de diferentes objetivos profesionales y colegiales.

En este sentido, a lo largo del año han sido numerosas las reuniones mantenidas al más alto nivel con el Ministerio de Fomento para abordar temas tan relevantes como la reforma de la ley de Seguridad Aérea, la restructuración del funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la competencia lingüística o la implementación de la Subparte Q, sobre limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso. En el mes de septiembre el Decano y el Vicedecano del COPAC se reunieron con el Ministro de Fomento, José Blanco, para tratar distintas reformas normativas impulsadas por dicho ministerio, y que el propio ministro anunció en su comparecencia ante la comisión de Fomento del Congreso de los diputados el 23 de septiembre de 2009.



También ha habido varios encuentros con la Secretaria de Estado de Transportes, Concepción Gutiérrez del Castillo, con el Director General de Aviación Civil, Manuel Ameijeiras, y con la Directora General de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Isabel Maestre. En estas reuniones también se han abordado otros temas que preocupan especialmente al COPAC, como la situación de los trabajos aéreos o la necesidad de incorporar pilotos en la AESA para encargarse de las cuestiones relativas a las operaciones aéreas.

En el ámbito de la Administración aeronáutica, se celebraron distintos contactos responsables de Senasa en relación con el objetivo de colaborar en cuestiones que afectan a la instrucción de los pilotos y del **Sistema de Notificación de Sucesos** (SNS) para sumar sinergias respecto a los reportes de sucesos y adoptar medidas para prevenir accidentes e incidentes.

En base al acuerdo con la **CIAIAC**, en vigor desde 2007, el COPAC colaboró con dicha Comisión aportando pilotos expertos en seguridad a las comisiones de investigación de incidentes y accidentes que se crean, lo que permite incorporar el punto de vista operacional a la resolución de los distintos sucesos.

La relación con **AENA** mantuvo su fluidez y ambas instituciones colaboraron en diferentes proyectos técnicos. Una de las colaboraciones más destacadas fue la creación del Grupo para la compatibilidad de las operaciones aéreas con el entorno, constituido por la autoridad aeronáutica, la industria, las compañías aéreas y el COPAC como muestra del compromiso del sector con el medio ambiente.

En el ámbito político, el COPAC mantuvo diversas reuniones con todos los **grupos parlamentarios** del Congreso, con senadores y con varias formaciones políticas en las que se les dio a conocer la situación de la seguridad aérea en España, los problemas de la profesión de piloto, especialmente los relacionados con las limitaciones que impone la escasa formación que se imparte, y se expuso la necesidad de incorporar pilotos en la Administración Aeronáutica para cubrir las lagunas que en materia operacional existen actualmente.

También hubo contactos con otras instituciones tanto del sector aeronáutico como de otros, como **ASETMA, SEPLA, AEP**, entre otros. Igualmente se mantuvo un estrecho contacto con la **Asociación de Víctimas del JK5022**, con cuyos miembros se mantuvieron varios encuentros para ofrecer la colaboración del COPAC en lo que fuera preciso en favor siempre del esclarecimiento de las causas del trágico suceso y de la seguridad aérea.

Por otro lado, a finales de 2009 el COPAC se incorporó a la asociación de colegios profesionales **Unión Interprofesional**, integrada por 42 Colegios Profesionales donde se inscriben cerca de 300.000 profesionales de las áreas de Ciencias, Economía, Jurídica, Sanidad, Social y Técnica. De esta manera el COPAC se une a un organismo que trabaja tanto por la defensa de los intereses comunes de los Colegios como por la mejora de las actuaciones profesionales, de manera que se preste un buen servicio a la sociedad.

ELECCIONES A JUNTA DE GOBIERNO

El 19 de mayo el COPAC celebró una jornada electoral en la que concurrieron dos candidaturas, encabezadas respectivamente por Javier Martín-Sanz y Luis Lacasa Heydt.

Durante el correspondiente proceso electoral, que se prolongó durante cuatro semanas, cada una de las candidaturas presentó su programa y propuestas para los próximos años. Al mismo tiempo, se habilitó un periodo de solicitud del voto por correo, de manera que todos los colegiados pudieran ejercer su derecho al voto. También se designó a los miembros de la Junta



Electoral, encargados de velar por la correcta evolución de todo el proceso electoral, desde la convocatoria de las elecciones hasta su celebración.

Finalmente, con una participación de un 11,2 %, la candidatura encabezada por Lacasa obtuvo 393 votos, frente a los 233 votos obtenidos por la candidatura liderada por Martín-Sanz. Con este resultado y tras unos días de transición, la nueva Junta de Gobierno tomó posesión de sus cargos a finales de mayo para empezar a trabajar y sentar las bases de su legislatura.



Numerosos colegiados ejercieron presencialmente su derecho al voto

RECURSOS HUMANOS

Durante 2009 el COPAC realizó un importante ajuste de personal, tratando de mantener al mismo tiempo su ritmo de actividad y su servicio a los colegiados. De esta manera, el año 2009 finalizó con siete trabajadores con contrato laboral en plantilla.

Al mismo tiempo, los contratos mercantiles existentes con otros profesionales se finalizaron o modificaron sustancialmente.

COMISIÓN DEONTOLÓGICA

Durante la primera mitad del año la Comisión Deontológica, formada por los colegiados Ramón Aldámiz - Echevarría Rodicio (Intercopters), Javier Arraiza Martínez-Marina (Iberia), Francisco Javier Gómez Barrero (Air Europa), Enrique Bueno García (Iberia), Xavier Canals Mir (Iberia), José Ramón López Martínez (Spanair), Miguel Martí Corbella (Spanair), Jesús Chinarro Casado (Iberia), José Manuel Menéndez Cueto (Spanair) y Luís Fernández de Bobadilla Bassave (Iberia), celebró varias reuniones para tratar distintos expedientes, algunos de ellos relacionados con PIP, y elaborar um dictamen sobre la autoridad del comandante.

Con el cambio de Junta de Gobierno la comisión se disolvió para reconstituirse nuevamente el 23 de noviembre, integrada por los siguientes pilotos: Alfonso Salto (Iberia), Antonio Marino Aguilera, Enrique Bueno (Iberia), Francisco Javier Bengoa (Iberia), José Miguel Costa (Air Europa), Juan Carlos Núñez (Spanair), Juan Carlos Gómez (Martínez Ridao), Juan Manuel Núñez (Air Europa), José María García (Spanair) y Miguel Ángel San Emeterio (Pan Air). Todos ellos son pilotos con gran experiencia, preparación y criterio profesional, que desde el primer momento asumieron la importancia de su labor en favor de una correcta deontología profesional de nuestra actividad.





Reunión de la Comisión Deontológica en la sede del COPAC

CONVENIOS/ACUERDOS

Universidad de Salamanca y Adventia. El COPAC firmó un acuerdo de cooperación educativa con ambas instituciones para la realización de prácticas en el COPAC como complemento a los estudios de los alumnos del Título de Grado de Piloto de Transporte de Línea Aérea que imparte la Universidad de Salamanca.

Global Air Solutions. El COPAC y la empresa Global Air Solutions firmaron un acuerdo de colaboración en materia de aeropuertos, navegación, medio ambiente y formación para la colaboración en proyectos relacionados con dichas materias y el asesoramiento en estudios y trabajos técnicos.

Global Training Aviation. El COPAC y Global Training Aviation establecieron un acuerdo para la divulgación de material didáctico aeronáutico y la contribución ala creación de la biblioteca aeronáutica de la Institución.

Navya Solution. El COPAC y la empresa Navya Solution firmaron un acuerdo de colaboración en materia de aeropuertos y helipuertos, navegación y formación para la colaboración en proyectos relacionados con dichas materias, el asesoramiento en estudios y trabajos técnicos y la cooperación en la impartición de cursos.

Prysma. El COPAC colaboró con la empresa de consultoría Prysma en la realización de una encuesta para la Dirección de Navegación Aérea de AENA sobre el grado de satisfacción de sus clientes con el servicio recibido, con el objetivo de introducir mejoras de cara al 2010.

Universidad Politécnica de Madrid. El COPAC colaboró con la UPM en la realización de una encuesta entre los colegiados para elaborar un estudio sobre el uso de Información Geográfica a bordo de aeronaves civiles, con el objetivo de desarrollar nuevas soluciones de visualización de Información Geográfica para la navegación aérea.

También se establecieron diversos acuerdos relacionados con varios servicios profesionales para la prestación de servicios jurídicos y de soporte informático.





El COPAC estuvo presente en los actos centrales del trigésimo aniversario de Adventia

2009 27.28 y 29 de Ottubre Casa de América; Maidrid XIII) JORNADAS DE ESTUDIOS HISTORICOS AERONAUTICOS Las Organizaciones Aeronauticas Nacionates e Internacionales

El COPAC fue invitado a participar en las XIII Jornadas Históricas Aeronáuticas de la Fundación AENA

EVENTOS

XXX Aniversario de Adventia

El 9 de septiembre el Decano del COPAC, Luis Lacasa Heydt, el secretario, Javier Iglesia, y el vocal Eduardo Gavilán asistieron a los actos del XXX Aniversario de Adventia, en Salamanca, que contaron con la participación de numerosas instituciones y profesionales de la aviación.

I Encuentro sobre Seguridad Aeroportuaria

23 septiembre. El COPAC participó en el I Encuentro sobre Seguridad Aeroportuaria, organizado por Unidad Editorial, en el que participaron los máximos representantes y autoridades del sector aéreo español. El Decano, Luis Lacasa Heydt, impartió una ponencia sobre la seguridad operacional en nuestro país.

Workshop CDA's de Boeing

Los días 8 y 9 de octubre COPAC participó en un Workshops organizado por Boeing en Barcelona sobre los CDA's, en el que participaron organizaciones internacionales, instituciones públicas, asociaciones profesionales y sindicales, aerolíneas, proveedores de servicios de navegación aérea y tecnología, aeropuertos, universidades y centros de investigación. A lo largo de veinte ponencias estos expertos internacionales presentaron lo último en tecnología de gestión del tráfico aéreo, especialmente las Operaciones de Llegada Avanzadas o Cotinuous Descent Operations).

XIII Jornadas Históricas Aeronáuticas de la Fundación AENA

27 octubre. El COPAC participó en las XIII Jornadas Históricas Aeronáuticas de la Fundación AENA, en las que José Fernández-Coppel ofreció una ponencia sobre la profesión de piloto y la creación y evolución del COPAC.

Conferencia aula de historia aeronáutica Enrique Fernández-Coppel

El 1 de diciembre el Aula de Cultura Aeronáutica Enrique Fernández Coppel, de la Fundación Infante de Orleans, junto con el COIAE y el COPAC, celebró una conferencia bajo el título "Conversaciones con el pasado. Inicios de la aviación", impartida por Jorge Fernández-Coppel Larrinaga, Académico Correspondiente de la Real Academia de la Historia, piloto y escritor.



Celebración de Ntra. Sra. de Loreto

El 10 de diciembre, con motivo de Ntra. Sra. de Loreto, Patrona de la Aviación, el COPAC celebró una fecha tan significativa para todos los pilotos y profesionales del sector aéreo. Así, el COPAC organizó una misa, que tuvo lugar en la iglesia de Santa Catalina de Alejandría, y posteriormente, hubo una sencilla celebración en la sede del COPAC a la que asistieron más de 60 colegiados. Así mismo, el acto sirvió para homenajear a los decanos y vicedecanos de las anteriores Juntas de Gobierno, como reconocimiento a su esfuerzo y dedicación en favor de la Institución y de la profesión de piloto. También se reconoció la gran aportación y el apoyo de los senadores del PP Adolfo Abejón e Ignacio Burgos, impulsores de la moción del Senado por la que se insta a crear el Título de Grado de Piloto, un objetivo por el que el COPAC trabaja desde su creación. Por este mismo motivo, y por sus gestiones en el Senado, Felipe Laorden, miembro de la anterior Junta de Gobierno, también recibió una placa de reconocimiento.



El Decano del COPAC, Luis Lacasa Heydt, junto a los senadores populares Adolfo Abejón e Ignacio Burgos en la celebración del Día de la Patrona

SECRETARÍA

En 2009 se tramitaron 166 nuevas colegiaciones y 90 bajas, de manera que el año finalizó con 5.805 colegiados.

Así mismo, desde el Departamento de Secretaría se gestionaron las solicitudes de cuotas reducidas y de cuotas extraordinarias.

A lo largo del año, un total de 230 colegiados solicitaron el certificado de horas para la obtención de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATPL) y 263 realizaron a través del COPAC el trámite ante el Ministerio de Educación para convalidar el Título de Transporte de Línea Aérea a una Diplomatura Universitaria.

La Secretaría del COPAC también emitió 750 certificados de descuento para pasar el reconocimiento médico en el CIMA y 72 certificados de no haber sufrido accidente o incidente aéreo alguno durante el ejercicio profesional.

Además, la Secretaría prestó atención presencial y telefónica diariamente, atendiendo a las numerosas consultas recibidas en el COPAC, gestionó las solicitudes de cuotas reducidas y extraordinarias y se encargó del registro de documentación enviada y recibida en el Colegio, que de año en año aumenta notablemente.



ASESORIA JURIDICA

A lo largo de 2009 la entrada en vigor de la Ley Omnibus generó mucho trabajo en todos los colegios profesionales. Tras meses de debate e incluso de polémica entre los colegios profesionales y el Gobierno, finalmente el 28 de diciembre de 2009 se aprobó la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, consecuencia de la transposición de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los servicios en el mercado interior, y aprobada en el Diario Oficial de la Unión Europea el 27 de diciembre de 2006. Desde el mes de julio el COPAC participó en diversas reuniones entre los colegios profesionales y el Ministerio de Economía y el Ministerio de Administraciones Públicas para debatir el contenido de la norma, su repercusión sobre los colegios y la implementación de la ventanilla única. Finalmente el Ministerio de economía y haciendo cedió en sus pretensiones y fijó un nuevo calendario acordé con los procedimientos jurídicos normales.

La transposición de la Directiva de Servicios supuso la modificación de 47 leyes nacionales, así como la de los 87 Reales Decretos que aprueban los Estatutos Generales de todos los Colegios Profesionales, incluidos los del COPAC, para adecuarlos al nuevo marco normativo comunitario. Entre las líneas principales de la implementación normativa están la creación de la Ventanilla Única Europea, la prohibición de los baremos orientadores en materia de honorarios profesionales, y del visado, el desarrollo tecnológico el E-Colegio, que implica que cualquier gestión colegial, trámite administrativo o queja de un colegiado o ciudadano pueda hacerse a distancia y de forma telemática, establecer una cuota de inscripción no superior a los costes de gestión colegial, implementar un servicio de atención a los ciudadanos y aplicar un principio de transparencia en la gestión económica y de la función disciplinaria o deontológica colegial, debiendo publicar en la Memoria Anual una descripción minuciosa de dichas cuestiones.

Las modificaciones de los Estatutos deberán ser aprobadas en una Asamblea General Extraordinaria por al menos el 20 por 100 de los colegiados, presentes o representados. Dicha Asamblea se celebrará a lo largo de 2010.

Así mismo, se dieron los primeros pasos para adaptarse a la ventanilla única, estudiando medios técnicos necesarios que permitan realizar por vía electrónica y a distancia una serie de trámites colegiales y faciliten una mejor defensa de los derechos de los consumidores y usuarios.

La actividad de la Asesoría Jurídica del COPAC a lo largo de 2009 también se volcó en otro temas, como dos accidentes aéreos que generaron una importante actividad judicial. Por un lado, el accidente del JK5022, del 20 de agosto de 2008, en el que el COPAC está personado ha conllevado y seguirá implicando una importante presencia procesal del COPAC dicho procedimiento judicial.

Por otro lado, el COPAC dio un impulso procesal al accidente del Sikorsky S-61 EC-FJJ ocurrido en Tenerife en julio de 2006, que instruye por la vía penal el Juzgado Nº 2 de Tenerife.

También se presentaron varias denuncias sobre presuntas irregularidades que afectan a la profesión. Así se denunció ante el Ministerio de Trabajo, por un lado, la política de contratación de Ryanair y se solicitó una investigación al respecto, y por otro, la fórmula de "pagar por volar" que exige el pago de las habilitaciones de tipo a los pilotos de nueva contratación. También se presentaron ante la DGAC varios escritos denunciando la situación creada ante la falta de regulación de la normativa transitoria sobre competencia lingüística y se solicitó la exención de los colegiados con licencia americana en el examen para la convalidación de la licencia por la competencia lingüística.



La Asesoría Jurídica colaboró con la comisión deontológica en la instrucción de distintos expedientes deontológicos y participó en más de una treintena de procedimientos administrativos y judiciales, en los que era parte el COPAC.

Además, con el objetivo de facilitar la contratación de colegiados en compañías aéreas de otros países, se creó el "certificado de no accidentes" inexistente en nuestro ordenamiento jurídico, pero requisito que exigían varias compañías, principalmente de países de medio oriente.

La intensa actividad normativa del Ministerio de Fomento, especialmente en la segunda mitad de 2009, hizo que desde el COPAC se presentaran alegaciones a diferentes proyectos de Real Decreto, como el que adopta los requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial, que se aprobó el 18 de diciembre de 2009. Dicho RD se completará lo largo de 2010 con una Circular Aeronáutica. También se presentaron alegaciones a la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea, al proyecto de Real Decreto por el que se regula la provisión del servicio civil información de vuelo de aeródromo (AFIS) y al proyecto de Real Decreto por el que se regula la Investigación Técnica de los Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y resto de actividades de la Comisión de Investigación de Accidentes e incidentes de Aviación Civil y por el que se establecen las reglas que rigen su funcionamiento.

PRENSA Y COMUNICACIÓN

El COPAC, a través del Departamento de Prensa y Comunicación, desarrolló distintas actividades dirigidas tanto a los colegiados como a otros públicos externos. Un año más, los accidentes aéreos generaron un gran interés por parte de los medios de comunicación, que demandaron el análisis y punto de vista profesional del COPAC, como ocurrió tras el amerizaje de un avión de US Airways en el río Hudson, el accidente de un A330 de Air France en el Atlántico o el primer aniversario del accidente de Spanair.

Al mismo tiempo, el COPAC también reclamó la atención de los medios de comunicación con la difusión de 18 comunicados de prensa a lo largo del año.

13/02/2009

OACI impartirá el Curso Oficial de SMS en marzo a través del COPAC

30/03/2009

El Colegio Oficial de Pilotos solicita la intervención de AESA para garantizar los derechos formativos de los alumnos de Aeromadrid

07/04/2009

El Colegio Oficial de Pilotos espera que con el nuevo Ministro de Fomento se materialice la incorporación de pilotos en la administración aeronáutica

16/04/2009

El Colegio Oficial de Pilotos considera que los pilotos peritos del caso Spanair son totalmente objetivos e imparciales

04/05/2009

El Colegio Oficial de Pilotos pide al Ministerio de Trabajo que se pronuncie sobre la legalidad del pago de habilitaciones de tipo que algunos operadores exigen a los nuevos pilotos

20/05/2009

Luis Lacasa Heydt, nuevo Decano del Colegio Oficial de Pilotos para los próximos cuatro años



28/05/2009

Colaboración Institucional AESA-SENASA-COPAC

22/06/2009

El COPAC reclama medidas de seguridad que reduzcan la siniestralidad de los trabajos aéreos

07/07/2009

Los pilotos denuncian riesgos en la prevención de accidentes en el ámbito de los trabajos aéreos

10/08/2009

El COPAC solicita al Ministerio de Trabajo y a la Agencia Tributaria que investigue la situación fiscal de varias compañías aéreas extranjeras

07/08/2009

El COPAC solicita al Ministerio de Sanidad que incluya a los pilotos como grupo de riesgo frente a la gripe A y facilite su vacunación

20/08/2009

El Colegio Oficial de Pilotos ofrece su colaboración al Gobierno para mejorar la seguridad aérea

24/09/2009

El Colegio Oficial de Pilotos respalda las medidas anunciadas por Fomento para mejorar la seguridad aérea

04/11/2009

El Colegio Oficial de Pilotos reclama al Gobierno una respuesta sobre las condiciones de los empleados de varias compañías extranjeras que operan en España

12/11/2009

El Colegio de Pilotos pide que se inspeccione la política de combustible de Ryanair

El Colegio de Pilotos pide que el aeropuerto de Hondarribia adopte medidas urgentes para evitar el impacto de aves con aviones

El Colegio Oficial de Pilotos espera que el Gobierno cumpla el mandato del Senado de crear el Título de Grado de Piloto

15/12/2009

La Agencia Tributaria investigará a Ryanair por las denuncias del COPAC

En resumen a lo largo de 2009, hubo un total de 701 apariciones en medios, repartidas de la siguiente manera:

Prensa escrita: 306 apariciones Radio: 75 intervenciones Televisión: 79 intervenciones Prensa Online: 241 intervenciones

Entre las demandas de los medios de comunicación, se encuentran columnas de análisis y opinión de medios como El País, Expansión, ABC o el Grupo Vocento (14 cabeceras de prensa regional).



COP@C INFORMA

Newsletter Nº 01/2009

En 2009 se enviaron 19 COPAC Informa sobre distintos temas de interés colegial y profesional



El COPAC se sumó a las redes sociales con la creación de su espacio en **Facebook**

En 2009 se creó un nuevo sistema de comunicación del colegio, la **e-Newsletter COPAC Informa**, vía correo electrónico, para todos los colegiados, una herramienta ágil, rápida y efectiva con la que el Colegio quiere mantener informados a todos los colegiados sobre su actividad y sobre cuestiones de interés profesional. En total se enviaron 19 COPAC Informa entre abril y diciembre de 2009.

Así mismo, aprovechando la potencialidad y utilidad de las redes sociales, a finales el COPAC creó su espacio en Facebook, como un nuevo canal de información y comunicación con los colegiados. En este espacio el COPAC incluirá información sobre la actividad de la Institución, fotografías, vídeos y todo aquello que fomente la relación entre el colegio y sus colegiados.

La **página web** del Colegio contribuyó igualmente a informar de los temas más relevantes del colegio, como la puesta en marcha de los cursos de miedo a volar, la información relativa al proceso electoral celebrado en mayo de 2009 o el II Estudio sobre las bases de extinción de incendios.

La página Web del COPAC se actualizó diariamente con noticias del sector, novedades colegiales, información técnica aeronáutica, notificaciones a colegiados, etc. Además se creó un apartado en inglés con la información básica sobre el COPAC y los documentos y formularios de interés para los pilotos de otros países que se colegian y hacen uso de los servicios de la Institución.

El número medio de visitas a la web fue de 24.591 mensuales, destacando especialmente las visitas a los apartados de actualidad colegial y a los apartados de Seguridad y Helicópteros.

En cuanto a la comunicación con los colegiados, la revista Aviador mantuvo su línea informativa y divulgativa, ofreciendo contenidos de carácter profesional, con especial hincapié en la seguridad, y otros contenidos aeronáuticos. Entre los contenidos especiales, se publicó un especial con motivo del primer aniversario del accidente aéreo en Barajas.

Otros canales de comunicación fueron las Notificaciones a Colegiados y el envío de SMS para informar de distintos temas.



4. DIRECCIÓN GENERAL TÉCNICA

REPERCUSIÓN DE LA CRISIS ECONÓMICA

La crisis económica que durante 2009 afectó a todos los sectores económicos se dejó sentir y mucho en la aviación, lo que supuso que muchos pilotos perdieran su empleo. Esta circunstancia fue sin duda uno de los temas prioritarios de la Junta de Gobierno, que adoptó una serie de medidas encaminadas a paliar en la medida de lo posible los efectos de la crisis. En primer lugar, ya en la Asamblea General celebrada en junio se eliminó la cuota de inscripción de 500 € y se estableció una cuota de inscripción de 120 € para pilotos en activo y de 0 € (cuota exenta) para pilotos desempleados. También se decidió congelar las cuotas colegiales para 2010, que se mantuvieron en 72 euros (cuota ordinaria) y 18 euros (cuota reducida) al trimestre. A lo largo de 2009, 295 colegiados solicitaron la cuota reducida por haber perdido su empleo o por irse a volar fuera de España.

Por otro lado, en los distintos cursos de formación que se programaron para el último trimestre del año se reservaron 10 plazas gratuitas para colegiados desempleados. Todas estas plazas se cubrieron inmediatamente.

El COPAC, dentro de su margen de actuación, puso en marcha una serie de medidas dirigidas a paliar en lo posible la difícil situación de muchos colegiados que a lo largo del año perdieron su empleo. En este sentido, el COPAC aceleró la tramitación de la cuota reducida a quienes lo solicitaron, devolviendo incluso con carácter retroactivo, la diferencia entre la cuota ordinaria y la reducida a los colegiados que la solicitaron pasados unos meses desde su despido. Finalmente, en el caso de los colegiados de Air Comet, el COPAC les aplicó la cuota reducida directamente sin esperar a su solicitud previa.

Al mismo tiempo, el Colegio realizó diversas gestiones con consultoras y asesoras empresariales especializadas en China para facilitar la contratación de pilotos españoles por compañías aéreas chinas, pero finalmente a pesar de los esfuerzos no se logró un acuerdo, como hubiera deseado el COPAC.

Por otro lado, para facilitar la contratación de aquellos colegiados que se fueron a volar a compañías de otros países, el COPAC emitió con la mayor celeridad posible los certificados que, sobre todo compañías de Oriente Medio, exigen a los pilotos españoles acreditando que no han tenido ningún accidente durante su ejercicio profesional.

En cuanto a las cuotas, en la Asamblea de junio la Junta de Gobierno planteó una congelación de las cuotas para 2010, reducir la cuota de inscripción de los 500 euros a los 120 euros y establecer una cuota cero de inscripción para los pilotos desempleados. La Asamblea voto favorablemente estas propuestas.

Finalmente, en el mes de diciembre el COPAC se reunió con representantes del Ministerio de Trabajo e Inmigración y del Ministerio de Fomento para solicitar ayudas que faciliten la formación continua de los pilotos de manera que no se pierda su conocimiento y experiencia y puedan reincorporarse cuanto antes a las compañías aéreas. Estas ayudas podrían estar dirigidas a la renovación de licencias en el caso de los pilotos afectados por Expedientes de Regulación de Empleo.

En cuanto al impago de las cuotas por parte de algunos colegiados, con la llegada de la nueva Junta de Gobierno se abordó la situación con el objetivo de facilitar el pago de las cuotas pendientes. Así, se ofreció la posibilidad de incrementar en pequeñas cantidades la cuota trimestral para, progresivamente, ir disminuyendo el saldo pendiente con el COPAC. Varios colegiados se acogieron a esta opción.

COPAC

El I Curso SAR fue un éxito por la calidad del material didáctico y de los ponentes y por la alta participación

En 2009 el COPAC acogió dos cursos de SMS de OACI, dirigidos a mejorar la seguridad operacional

CURSOS

I Curso de Especialización en Misiones SAR para pilotos

27 y 28 de enero 2009. El COPAC organizó este curso de especialización, que tuvo una gran acogida entre los colegiados y al que asistieron 34 alumnos. El curso se desarrolló en una fase inicial a distancia y dos jornadas presenciales. El curso destacó por la calidad del material didáctico y de los profesores y contribuyó a fomentar la especialización de los diferentes servicios de emergencia realizados mediante helicópteros y aviones.

I Curso oficial de SMS de OACI

30 de marzo al 3 de abril. El COPAC acogió la celebración del primer curso Oficial de OACI sobre SMS, impartido por Rodrigo Brenes, Comandante e Instructor Oficial de OACI, que contó con 40 participantes. El curso forma parte del conjunto de procesos organizacionales que deben gestionar las compañías aéreas, entre ellos la Seguridad Operacional. Se compone de 10 módulos de teoría y 5 jornadas intensivas en las que el profesor instruyó conceptos genéricos de seguridad aplicables a casos prácticos.

II Curso oficial de SMS de OACI

19 al 23 de octubre. En la sede del COPAC se celebró el segundo curso Oficial de OACI sobre Safety Management System (SMS), al que asistieron cerca de 40 profesionales, en su mayoría pilotos. Miguel Ramos, Comandante e Instructor Oficial de OACI, fue el encargado de impartir un curso cuyo objetivo fundamental es enseñar conceptos imprescindibles de la Seguridad Operacional. El curso sirvió también para que los comandantes Gustavo Barba y Carlos Salas se convirtieran oficialmente en instructores de OACI.

Curso sobre Legalización de Aeródromos, Helipuertos e Hidroaeródromos

4 de noviembre de 2009. Los 35 alumnos que asistieron al curso analizaron las leyes y normativas aplicables a la creación de infraestructuras aeroportuarias, así como los procedimientos de legalización de AESA y en cada una de las Comunidades Autónomas.

COPAC

El curso sobre el Concepto PBN contó con 35



Los alumnos del I curso "perdiendo el miedo a volar" valoraron muy positivamente el curso

Curso sobre seguridad aeroportuaria

11 de noviembre de 2009. El curso repasó la evolución en la normativa y regulaciones nacionales y supranacionales del sector aéreo y su relación directa con la seguridad aeroportuaria, los medios utilizados, la seguridad de las aeronaves, los agentes implicados y la afección a los usuarios. 10 alumnos asistieron a este curso

Curso sobre el Concepto PBN (Performance Based Navigation)

30 de noviembre de 2009. El COPAC organizó un este curso sobre este novedoso sistema de navegación y sus implicaciones operacionales y estratégicas para una Compañía Aérea.

Los profesores del curso desglosaron cada uno de los conceptos y procedimientos asociados a este tipo de navegación. El curso contó con 35 alumnos.

I Curso "Perdiendo el Miedo a volar"

19 y 20 de junio de 2009. El COPAC celebró el primer curso para perder el miedo a volar que organiza, en colaboración con Alfonso de Bertodano y la Asociación Española de Psicología de la Aviación (AEPA), con el objetivo de acercar la aviación a aquellas personas que por sus circunstancias personales han desarrollado una fobia a volar en avión. Los 5 alumnos valoran muy positivamente tanto la parte teórica como el vuelo real que realizaron el segundo día del curso.

Curso on-line CAP Aeronáutico

Durante todo 2009 y con carácter mensual se impartió el curso CAP Aeronáutico a través de la plataforma de formación on-line del COPAC. Un total de 25 alumnos se matricularon en este curso, enfocado a la instrucción de conocimientos aeronáuticos y de la práctica de vuelo, basado en la aplicación de conocimientos de psicología y pedagogía a los conocimientos aeronáuticos del instructor.

BIBLIOTECA

A lo largo de 2009 se clasificó todo el material bibliográfico del COPAC, recibido tanto a través de donaciones como en base a los acuerdos existentes con varias editoriales. Así mismo, se definieron los criterios para poner en marcha un servicio on-line de consulta y préstamo de libros que sea más cómodo para los colegiados y permita un mejor control de los volúmenes existentes. Este servicio se implementará a lo largo de 2010.



PROYECTOS E INICIATIVAS

AVANCES EN EL TITULO DE GRADO

Sin duda, uno de los logros más relevantes de 2009 para el COPAC y para el futuro de la profesión fue la aprobación por parte de la Comisión de Educación del Senado de una moción instando al Gobierno a crear, dentro del nuevo modelo universitario del Espacio Europeo de Educación Superior, la titulación oficial de Grado de Piloto de Aviación. Dicha moción, que fue aprobada el 19 de noviembre, obliga al Gobierno a cumplir los mandatos del Parlamento y a dar una respuesta en el plazo máximo de seis meses.

La iniciativa fue presentada por el senador Adolfo Abejón, del Partido Popular, quien defendió la necesidad **de dotar a la profesión de piloto de una formación en el ámbito universitario** a la altura de la responsabilidad de sus competencias, que aporte más garantías a la seguridad de los vuelos y cubra realmente las necesidades de la industria aeronáutica, que demanda profesionales multidisciplinares y altamente cualificados.

Tras el impulso obtenido desde el Senado, el COPAC inició una serie de acciones para que el Gobierno adopte las medidas necesarias para crear el Título de Grado de Piloto, coincidiendo con la reforma universitaria en marcha a nivel europeo. **Disponer de un Título de Grado abriría nuevas perspectivas profesionales para los pilotos**, tanto en las compañías aéreas como en la Administración, permitiría optar a masters de especialización y pondría fin al constante declive que en materia de formación padece la profesión de piloto en los últimos años.

La moción aprobada por el Senado, fue fruto de los contactos institucionales realizados por Javier Martín-Sanz y Felipe Laorden (decano y tesorero hasta junio de 2009) con varios senadores. Dichos contactos fueron cruciales para impulsar la moción. Paralelamente, a lo largo del 2009, el COPAC celebró varias reuniones con universidades que imparten o tienen interés en impartir el Título de Grado de Piloto. La Universidad Rovira i Virgili de Tarragona y la Universidad de Salamanca fueron las principales colaboradoras y con las que se trabajó más de cerca cuestiones como la definición de competencias y atribuciones profesionales o los contenidos formativos del título de grado.

En definitiva, en 2009 se lograron importantes avances desde los que hay que seguir trabajando en 2010 para tratar de culminar un largo camino que desemboque en la creación de un Título de Grado de Piloto.

Por último, el COPAC participó a diversas reuniones de la Fundación Rego y asistió a la inauguración del curso en Cesda y Adventia.

CIERRE DE AIR COMET

Sin duda, uno de los acontecimientos más negativos para la aviación española en 2009 fue el cierre de varias compañías aéreas. La última de ellas, Air Comet, fue uno de los más sonados por su repercusión mediática y las consecuencias que tuvo para los empleados y pasajeros afectados. Los problemas económicos de la compañía eran públicos y representaban un problema para las tripulaciones. En agosto de 2009, el COPAC expresó a la dirección de operaciones de la compañía su preocupación por los riesgos que una situación de incertidumbre e inestabilidad económica podía entrañar para la toma de decisiones en la operación aérea y su repercusión sobre la seguridad.



RYANAIR

A lo largo de 2009 el COPAC tuvo conocimiento de diversos incidentes y problemas relacionados con la compañía irlandesa Ryanair. Desde su política de contratación de tripulaciones hasta su política de combustible, pasando por sus procedimientos operacionales, fueron numerosas las quejas y partes de incidencias recibidos en el COPAC respecto a dicha compañía.

Por este motivo, el COPAC solicitó a AESA una mayor exhaustividad en las inspecciones a Ryanair. También solicitó a la Agencia Tributaria y al Ministerio de Trabajo e Inmigración una investigación sobre las políticas de contratación y la legalidad de la situación fiscal de los trabajadores.

GRUPO PARA LA COMPATIBILIDAD DE LA AVIACIÓN Y EL ENTORNO

En 2009 se constituyó formalmente el Grupo para la compatibilidad de la aviación y el entorno, del que forma parte el COPAC, junto a AENA, Boeing, Airbus, ACETA, AECA, AESA y ALA. El objetivo del grupo es definir un plan de acción medioambiental para reducir las emisiones acústicas y de CO2 de las operaciones aeroportuarias sobre las poblaciones ubicadas en el entorno próximo de los aeropuertos.

Tras varias reuniones técnicas, el 13 de octubre se hicieron públicas una serie de medidas concretas que plasman el compromiso del sector con el medio ambiente: la implantación de 'aproximaciones verdes' (maniobras de descenso continuo); la introducción de maniobras P-RNAV de precisión en despegues; la prohibición de operar a los aviones ruidosos (B-747-200-300, DC-8-50/60, B-727, Tupolev-154, Ilhusin IL-76 o A-300/B2); la implantación de un sistema global de monitorado de ruido al que podrá accederse desde la web de AENA y la incorporación de vehículos eléctricos a la flota del aeropuerto de Madrid-Barajas.

A lo lardo de todo el año, el COPAC participó activamente en la creación del Grupo, aportando el punto de vista operacional, fundamental a la hora de implementar cualquier medida que favorezca el medio ambiente garantizando los niveles de seguridad adecuados.



El Grupo para la compatibilidad de la aviación y el entorno es una muestra del compromiso del sector con el medio ambiente

Al mismo tiempo, a lo largo de 2009 COPAC colaboró con Aena en distintos trabajos. Así el COPAC participó en el subcomité local de seguridad en pista relativo al aeropuerto de Madrid-Barajas. También se celebraron varias reuniones con los controladores para tratar de mejorar el sistema de tránsito aéreo.



SECURITY

A lo largo de 2009 el COPAC participó en varias reuniones de la Comisión Permanente de Seguridad, creada para armonizar y racionalizar la norma que regula el Procedimiento de Control de Seguridad para la Tripulación de Compañías Aéreas. El objetivo de estas reuniones es elaborar el nuevo Plan de Seguridad Nacional que entrará en vigor en 2010.

Con sus aportaciones, El COPAC ha ofrecido el punto de vista de los pilotos, como parte del sistema de seguridad y no como profesionales ajenos a la misma.

TRABAJOS AÉREOS

El área de Aviación General y Trabajos Aéreos prestó una gran atención a los problemas existentes en el ámbito de la instrucción. Así, en colaboración con el Comité de Expertos en Instrucción, se elaboró un Estudio sobre la Seguridad en la Instrucción de Vuelo en España entre los años 2000 y 2009, donde se analizan aspectos como los índices de siniestralidad, la experiencia de los instructores, la evolución del número de operaciones o las recomendaciones de seguridad emitidas por parte de la CIAIAC para este sector. También se realizó una encuesta entre instructores de FTO´s sobre la operación de instrucción en escuelas de vuelo. Al mismo tiempo, se elaboró el I Acuerdo Profesional para Instructores de FTO´s con el objetivo de establecer unas condiciones generales para el correcto ejercicio profesional, que se presentó ya a algunas escuelas.

Así mismo, el COPAC solicitó la intervención de la AESA en los casos de las FTO's Aeromadrid y Airman, cuyas dificultades económicas afectaron directamente a la calidad de la formación impartida, la regularidad de las clases y las condiciones de instrucción de vuelo. Tanto los alumnos como los instructores de ambas escuelas se vieron seriamente afectados, por lo que el COPAC informó a la autoridad aeronáutica instándole a adoptar las medidas oportunas.

Por otro lado, en verano de 2009 el COPAC tuvo conocimiento a través de las denuncias de la Asociación Española de Compañías de Trabajos Aéreos (AECTA) de las irregularidades que se estaban cometiendo en el aeródromo de San Luis (Menorca), desde donde se realizan actividades de trabajos aéreos sin las autorizaciones pertinentes y por parte de pilotos privados. El COPAC denunció los hechos tanto a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como al Consell Insular de Menorca. Finalmente, estas actividades irregulares se suspendieron, con la consiguiente apertura por parte de AESA tanto al aeroclub como a los pilotos implicados.

Por otro lado, con motivo de un accidente que sufrió un Air Tractor en la fase de rodaje en el mes de agosto, el COPAC analizó la información disponible y emitió una recomendación a todos los operadores de dicho modelo de avión, aconsejando que realizaran una inspección detallada de la base de fijación inferior del patín de cola de la aeronave y comprobaran los sistemas de desbloqueo del patín de cola de este modelo de avión.

En el ámbito de los helicópteros, además del I Curso de especialización en misiones SAR, que se celebró en enero, el COPAC dedicó una especial atención al accidente del EC-FJJ ocurrido en Tenerife en julio de 2006 y que se saldó con 6 víctimas mortales. Se creó un grupo de trabajo técnico, junto a la AEP, y se impulsó la vía judicial, que en tres años a penas había avanzado. En todo momento, el COPAC mantuvo un contacto directo con los familiares de las víctimas en forma de asesoramiento y apoyo en todo lo que esté al alcance de la Institución.

Por otro lado, el COPAC realizó el II Estudio sobre Bases de Extinción de Incendios en España para conocer el estado actual de las bases y comprobar si, frente al primer estudio realizado en



2004, se han implementado mejoras en materia de seguridad. El estudio también se enfocó al análisis de la incidencia del factor humano en la seguridad, con especial atención a las condiciones de vida de los pilotos y a la fatiga. Para recabar datos se elaboró un cuestionario online totalmente desindentificado, que completaron un importante número de colegiados. También se contó con la colaboración de varias comunidades autónomas. Los resultados del estudio se publicarán en 2010.

PARTES DE INCIDENCIA PROFESIONAL

A lo largo de 2009 se recibieron 90 PIP's, lo que supone un descenso significativo respecto al año anterior. Este descenso de puede deber a la disminución del número de operaciones a lo largo del año por el descenso en el número de pasajeros. Los partes de incidencias recibidos denunciaban y planteaban distintos problemas. En este sentido, un año más la seguridad aeroportuaria y los filtros de control siguen siendo una fuente de problemas.

Los incidentes ATS, problemas en las actividades con helicópteros, deficiencias en aeronáuticas, incumplimientos de los límites de actividad y descanso y conflictos laborales han sido otros de los temas más habituales.

También se han recibido partes sobre problemas con el combustible de los vuelos y sobre estafas de distintos operadores en la contratación de pilotos

Otras cuestiones profesionales que se han reportado a través de PIP's han sido consultas sobre la competencia lingüística o problemas a la hora de renovar licencias en AESA.

70 de los 90 PIP's recibidos se resolvieron en el mismo 2009, mientras el resto siguen pendientes de respuesta por parte de otras entidades.



5. BALANCE ECONÓMICO

El Balance Económico correspondiente a la Memoria de Actividades de 2009 ha sido realizado a través de una Auditoría Independiente.

A continuación se presentan las Cuentas Anuales Abreviadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2009 junto con la Liquidación del Presupuesto.

Pedro Martínez-Aizpiri Abantos Auditores y Asesores, S.L. - Abantos Consulta, S.L.

El **balance económico de 2009 finalizó con un beneficio de 307.316 €.** De esta manera, se han saneado las cuentas y se alcanza el necesario equilibrio financiero de nuestra Institución para el normal desarrollo de sus funciones, dada la delicada situación financiera en la que nos encontrábamos al cierre del 2008, con unas pérdidas de 466.706€.

Estas cuentas son el resultado de una **importante reducción del 43% en el gasto**, atendiendo a la evolución continua de nuestros ingresos, lo cual ha supuesto **un ahorro de 607.090 €.** Sin embargo, **este ajuste económico no ha provocado una reducción de la actividad colegial**, que se ha mantenido al mismo nivel. Entre las partidas que se han reducido, destacan las siguientes:

- **Sueldos y Salarios**: reducción del 35%.
- Consumos de Explotación (revista aviador y trabajos realizados por otras empresas): reducción del 67%.
- **Alquiler del local**: reducción del 11% para el ejercicio 2009 y estimada del 33% para el 2010, tras la renegociación del contrato en septiembre 2009 hasta septiembre 2010, y la redistribución de la oficina, pasando a ocupar la mitad del espacio.
- **Gastos Financieros** derivados de comisiones y gastos bancarios: reducción del 88% debido al cambio de banco y la renegociación de las condiciones particulares.
- Franqueo y Mensajería: reducción del 80%; Gastos Institucionales: 66%; Viajes: 62%; Telefonía: 43%; Gastos de Oficina: 41%; Primas de Seguros: 88%.

La única partida que supera lo inicialmente presupuestado es la de Profesionales Independientes, cuyo aumento en un 16% se debe a:

- Incremento en el gasto de asesoría jurídica, derivado del cambio contractual con nuestros abogados y que ha supuesto una cantidad indemnizatoria que se recoge en el cierre del ejercicio 2009. Sin embargo, este cambio supondrá un importante ahorro de honorarios a partir del ejercicio 2010 (60.000 €).
- Inclusión en la partida de gastos el pago a los colaboradores que han realizado trabajos técnicos en el 2009, mientras que hasta ahora dicho gasto no se contabilizaba como tal, sino que se detraía de los ingresos por trabajos externos.

En lo referente a Ingresos, no hemos alcanzado las cuantías presupuestadas para el ejercicio 2009, ya que estaban **basadas en expectativas futuras no realistas**, y por tanto, mal presupuestadas, por no atender al criterio básico de prudencia contable que debe regir cualquier presupuesto institucional.



En definitiva, hemos finalizado 2009 con superávit, lo que nos permite recuperar el patrimonio institucional, que en enero de 2009 contaba con unos Fondos Propios negativos de -47.553 €, y dotar reservas para ejercicios venideros. Sin embargo, continuaremos con esta política económica, como así se contempla en los presupuestos de 2010, entre otras razones, por la amenaza derivada de una posible sanción de la Agencia de Protección de Datos por las infracciones cometidas en julio de 2008, por parte del anterior gestor de seguros, así como por la grave crisis que atraviesa el sector aéreo.

ESTADOS DE INGRESOS Y GASTOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2009 Y 2008

A) INGRESOS	2009 1.852.689	2008 1.792.795
 I. Ingresos por cuotas II. Ingresos por otras actividades III. Subvenciones IV. Otros ingresos V. Reversión provisión por deterioro créditos comerciales VI. Ingresos financieros 	1.496.362 253.449 30.000 3.850 67.134 1.895	1.501.119 203.340 - 10.667 60.349 17.320
B) GASTOS	(1.545.373)	(2.259.501)
I. Gastos de personal II. Otros gastos de explotación III. Pérdidas por deterioro de créditos comerciales IV. Amortización de inmovilizado V. Gastos extraordinarios VI. Gastos financieros VII. Impuesto sobre Sociedades	(411.184) (876.438) (209.641) (31.526) (1.105) (15.480)	(569.186) (1.357.230) (210.680) (52.478) (61.074) (17.318) 8.465
RESULTADO DEL EJERCICIO	307.316	(466.706)

Cantidades expresadas en euros



BALANCES DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2009 Y 2008

ACTIVO	2009	2008
A) ACTIVO NO CORRIENTE	486.925	508.590
I. Inmovilizado intangible II. Inmovilizado material III. Inversiones financieras a largo plazo IV. Activos por impuesto diferido	12.189 358.929 41.576 74.232	23.831 378.811 31.716 74.232
B) ACTIVO CORRIENTE	566.844	519.090
I. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar II. Inversiones financieras a corto plazo III. Periodificaciones a corto plazo IV. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	108.550 50 1.100 457.143	111.084 - - 408.006
TOTAL ACTIVO	1.053.769	1.027.680
PASIVO	2009	2008
PASIVO A) PATRIMONIO NETO	2009 259.763	2008 (47.553)
A) PATRIMONIO NETO I. Fondo social	259.763 (47.553)	(47.553) 419.153
A) PATRIMONIO NETO I. Fondo social II. Resultado del ejercicio	259.763 (47.553) 307.316	(47.553) 419.153 (466.706)
A) PATRIMONIO NETO I. Fondo social II. Resultado del ejercicio B) PASIVO NO CORRIENTE I. Provisiones a largo plazo	259.763 (47.553) 307.316 497.476 300.506	(47.553) 419.153 (466.706) 607.847 300.506
 A) PATRIMONIO NETO I. Fondo social II. Resultado del ejercicio B) PASIVO NO CORRIENTE I. Provisiones a largo plazo II. Deudas a largo plazo 	259.763 (47.553) 307.316 497.476 300.506 196.970	(47.553) 419.153 (466.706) 607.847 300.506 307.341

Cantidades expresadas en euros





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