

MEMORIA DE ACTIVIDADES

2010



COPAC

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

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



1. CARTA DEL DECANO

El año 2010 nos deparó nuevos retos y compromisos que afrontamos con esfuerzo, tesón y, en muchas ocasiones, con el apoyo de los colegiados. Probablemente uno de los hechos más significativos del año fue la modificación de los Estatutos Generales del COPAC para adaptarlos a la nueva Directiva de Servicios, una modificación que, si bien, en su contenido apenas suponía leves modificaciones, en su tramitación requería un importante respaldo de los colegiados para cumplir los requisitos exigidos. El apoyo que el COPAC recibió en la Asamblea Extraordinaria que se convocó para tal fin supuso un impulso más allá de la finalidad para la que se celebró y aportó más energía si cabe a la actividad de la Junta de Gobierno.

La Seguridad de las operaciones aéreas ha sido, como no puede ser de otra forma, nuestra prioridad, una seguridad que en 2010 se vio afectada por el conflicto que se vivió en el ámbito del control aéreo y que afectó al ejercicio de los pilotos de líneas aéreas. Desde el COPAC transmitimos siempre un mensaje de calma, diálogo y entendimiento para evitar situaciones que pudieran suponer un riesgo para las operaciones.

Sin embargo, 2010 se cobró la vida de varios de nuestros compañeros en el ámbito de los trabajos aéreos. La falta de regulación e inspección y la desprotección de los pilotos siguen siendo un lastre. El COPAC está volcado y comprometido en la solución de los problemas del sector de trabajos aéreos y trabajará tanto como sea necesario para que los índices de siniestralidad se reduzcan.

Por otro lado, hablar del 2010 es hablar del reconocimiento del Título de Grado Oficial de Piloto de Aviación Comercial. Por fin se materializó el anhelado objetivo de que los pilotos se formen en la Universidad, tal y como corresponde a un trabajo de gran responsabilidad y complejidad.

Las relaciones con nuestra Autoridad Aeronáutica fueron constantes y variadas, con resultados también variados. La agilidad de la aviación y de nuestra actividad y el ritmo de la burocracia no siempre son fáciles de compaginar. No obstante, desde el COPAC hemos requerido el criterio de nuestra autoridad aeronáutica –DGAC y AESA- en numerosas ocasiones realizando consultas y denunciando situaciones que exigían su intervención. Pero en cualquier caso, los destinatarios de esta labor son los más de 6.000 colegiados, muchos de los cuales en 2010 han seguido sufriendo en primera persona las consecuencias de la crisis económica, y los usuarios del transporte aéreo, que confían en nuestra profesionalidad cada vez que realizan un vuelo.

El esfuerzo de los miembros de la Junta de Gobierno, colaboradores y empleados del COPAC para lograr estos objetivos merece mi reconocimiento sincero y es la mejor herramienta para seguir trabajando por la profesión.

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.

La Junta de Gobierno del COPAC estuvo 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 Iglesias Rodríguez

A finales de 2010, un miembro de la Junta de Gobierno presentó su dimisión ante la imposibilidad de compatibilizar su cargo en el COPAC con un puesto de responsabilidad en su compañía aérea.

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

El año 2010 planteó numerosos retos para la profesión de piloto y para el COPAC que supusieron una importante carga de trabajo y el despliegue de una importante actividad institucional.

Uno de estos retos, clave para la continuidad de la Institución, fue la necesaria **modificación de los Estatutos Generales para adaptarlos a la Directiva Europea de prestación de servicios**, a través de la conocida como Ley Ómnibus. Dicha modificación debía ser aprobada en una Asamblea General Extraordinaria por al menos el 20 por 100 de los colegiados, presentes o representados, por lo que desde el COPAC se hizo un gran esfuerzo para contar con una amplia participación por parte de los colegiados.

La **Asamblea General extraordinaria** se celebró el 18 de mayo de 2010 y contó con el respaldo de los colegiados, quienes respondieron positivamente, logrando así con holgura la presencia y apoyo necesarios para modificar los Estatutos.

En base a esta modificación, que debieron acometer todos los colegios profesionales, se da más peso al papel de los colegios respecto a la defensa de los intereses de los usuarios y consumidores, se crea la Ventanilla Única en la página web para la atención a colegiados y ciudadanos (quejas, reclamaciones, consultas, etc.) y la colegiación se ratifica como obligatoria cuando así lo establezca una ley estatal, entre otros cambios.



El respaldo de los colegiados permitió modificar los Estatutos del COPAC

Sin duda, uno de los asuntos que ha requerido una mayor dedicación por parte del COPAC ha sido el **Proyecto de Ley por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea**. El COPAC elaboró y presentó una serie de alegaciones y enmiendas a dicho proyecto, que paralelamente fue expuesto a todos los grupos parlamentarios. Así mismo, el COPAC mantuvo reuniones con representantes de la Fiscalía General del Estado en relación con la trascendencia jurídica que la Ley puede tener en cuanto a protección de la información de seguridad operacional.

En diciembre de 2010 la Comisión de Fomento del Congreso aprobó un proyecto de ley que a comienzos de 2011 será discutido en el Senado para su posterior ratificación en el Parlamento.

Otro frente importante en 2010 fue la normativa relativa a la **regulación de los tiempos de trabajo y descanso de las tripulaciones aéreas**, conocida como Subparte Q. Dado que en determinados puntos la aplicación de dicha norma suponía una regresión con respecto a la

anterior normativa de aplicación en España, la Circular 16-B, el COPAC mantuvo numerosas reuniones con el Ministerio de Fomento a este respecto y se presentó un trámite de alegaciones. Finalmente, en abril el Director General de Aviación Civil se comprometió a publicar una Circular Aeronáutica que regularía los tiempos de trabajo y descanso, anteponiendo la prevención de la fatiga a intereses económicos o de otro tipo. Sin embargo, dicha Circular no vio la luz hasta mediados de diciembre, tras numerosas presiones.

Estos y otros asuntos han provocado numerosos encuentros con los máximos representantes de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Dirección General de Aviación Civil, los diputados de todos los grupos parlamentarios, etc.

Mención aparte requiere la relación con **AENA** a lo largo de 2010, marcada por el conflicto con los controladores. Durante todo el año el COPAC trató de mediar entre ambas partes apelando al diálogo y la negociación y, sobre todo, advirtiendo de los riesgos que supone una situación de tensión para la seguridad de las operaciones.

El Decano y otros miembros del COPAC se reunieron en varias ocasiones con el presidente e AENA para exponerle la preocupación y malestar entre los colegiados, así como con los controladores, principalmente con la Asociación Profesional de Controladores de Tráficos Aéreos (**APROCTA**).

En este contexto, el COPAC impulsó la creación de la **Iniciativa para Gestión Eficiente de la Seguridad Operacional (IGESO)**, un foro técnico de trabajo que en 2010 dio sus primeros pasos y que se irá consolidando en el futuro con el objetivo de resolver los problemas detectados entre todos los actores implicados.

También se mantuvieron numerosos contactos con **Senasa**, advirtiendo sobre las consecuencias negativas de privatizar la formación de los controladores, en la línea de lo ocurrido años antes con los pilotos, y colaborando en materia de **competencia lingüística**. En este sentido, COPAC y Senasa establecieron un acuerdo por el que el COPAC proporcionaría los examinadores, seleccionados entre los propios colegiados, a Senasa, como centro evaluador.

Como en años anteriores, se trabajó con la **CIAIAC**, aportando pilotos expertos en seguridad a las investigaciones de determinados incidentes y accidentes para incorporar así el punto de vista operacional a la resolución de los distintos sucesos. Sin embargo, en 2010 se cuestionó la remodelación del pleno de la Comisión de la CIAIAC, al no incorporar a ningún experto en la gestión de la seguridad de las operaciones aéreas, ni tampoco en áreas tan especializadas y necesitadas de atención como los trabajos aéreos.

Otra entidad con la que se trabajó estrechamente a lo largo de 2010 fue **Sasemar**. A raíz del accidente del Helimer de Salvamento Marítimo en Almería en enero de 2010, el COPAC mantuvo diversos encuentros de trabajo con los máximos responsables de la Marina Mercante y Sasemar orientados a la mejora de la seguridad en este tipo de operaciones, introduciendo mecanismos de control y seguimiento de la actividad y el prestador del servicio.

Los contactos con la Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación (ANECA) y el Director General de Universidades fueron frecuentes a lo largo del año en relación con el Título de Grado de Piloto y las atribuciones de dicho título.

Otras organizaciones con las que se mantuvieron encuentros de carácter institucional fueron las asociaciones de compañías aéreas -ALA, ACETA y AECA-, la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico o el Colegio de Abogados de Madrid.

COMISIÓN DEONTOLÓGICA

La Comisión Deontológica, encargada de resolver aquellas cuestiones relacionadas con la ética y deontología profesional y el correcto ejercicio de los pilotos, abordó diversas cuestiones a lo largo de 2010. Además de analizar varios Partes de Incidencia Profesional recibidos en el COPAC y la apertura de procedimientos sancionadores cuando se ha considerado conveniente, la Comisión Deontológica trabajó en el desarrollo de su propio Reglamento de Régimen Interior que recoja las normas de funcionamiento, competencias, facultades, organización y todas las cuestiones que rodean a la Comisión Deontológica.

Así mismo, elaboró un *Código de Buenas Prácticas para el fomento de la excelencia formativa en la aviación comercial*, con el objetivo de promover el compromiso con la excelencia formativa y la calidad en la gestión de todas aquellas organizaciones con responsabilidades formativas aeronáuticas en España. Excelencia, calidad y seguridad operacional en la formación son los ejes del Código que se presentará a todas las organizaciones buscando su implicación y compromiso. En relación con la formación, la Comisión Deontológica inició la investigación de aquellas compañías que han recibido Fondos del Fondo Social Europeo para la formación de sus profesionales y que, sin embargo, además cobran a sus pilotos por la supuesta formación que les da acceso a un puesto de trabajo.

Otra de las cuestiones abordadas a lo largo de 2010 fue la solicitud a AESA de un pronunciamiento respecto a los vuelos que deben ser considerados como vuelos de estado, ante el aumento de aeronaves civiles contratadas por Administraciones Públicas. La falta de respuesta de AESA provocó que la consulta tuviera que realizarse en dos ocasiones.

NUEVA SEDE

En el mes de diciembre de 2010 el COPAC se trasladó a unas nuevas oficinas con unas dimensiones más ajustadas a sus necesidades y un coste que supuso un importante recorte en los gastos de alquiler. Espacio y ahorro fueron precisamente los motivos principales por los que se realizó este cambio, manteniendo una ubicación cercana al aeropuerto de Madrid-Barajas. Las nuevas oficinas, situadas en la calle Trespaderne, 29 2ª planta, tienen 300 m², repartidos en varios despachos, espacios comunes y una sala de formación para la celebración de cursos y otros eventos en las instalaciones colegiales.



La nueva sede del COPAC se ajusta a las necesidades de la Institución

VENTANILLA ÚNICA

En 2010, de acuerdo con la nueva Directiva de Servicios, el COPAC adaptó sus canales de comunicación con los colegiados, los usuarios del transporte aéreo y los ciudadanos en general incorporando la denominada Ventanilla Única en su página web.

Desde este espacio los colegiados pueden realizar todos los trámites administrativos que ofrece el COPAC.

En el caso de los usuarios del transporte aéreo, éstos pueden remitir una queja al COPAC cuando consideren que un piloto ha infringido las normas deontológicas o ha actuado incorrectamente y realizar cualquier consulta o sugerencia sobre el ejercicio profesional de los pilotos de aviación comercial.

El objetivo es facilitar al máximo las gestiones administrativas y fomentar un mayor contacto entre los ciudadanos y los colegios profesionales, prestándoles una atención y servicio que acerque al mismo tiempo las instituciones colegiales a la sociedad. Mientras que los colegiados recurrieron a este servicio desde su puesta en marcha a mediados de 2010, por parte de los usuarios del transporte aéreo y consumidores en general no se recibió ninguna queja o consulta.

EVENTOS

Jornadas sobre “Seguridad del paciente en la asistencia sanitaria”

El 14 de enero, Eduardo Gavilán, vocal del COPAC, participó como ponente en las jornadas sobre “Seguridad del paciente en la asistencia sanitaria” organizada por la Junta de Andalucía en Almería. La organización contó con el COPAC con el objetivo de conocer la experiencia en materia de seguridad en el ámbito de la aviación para aplicarlo al mundo sanitario.

Conferencia de Alto Nivel sobre la aplicación del Cielo Único Europeo

Madrid acogió los días 25 y 26 febrero la Conferencia de Alto Nivel sobre la aplicación del Cielo Único Europeo, con la asistencia de representantes de los países de la UE y del sector aéreo europeo. El vicedecano del COPAC, Gustavo Barba, impartió una ponencia en la segunda jornada sobre la repercusión del factor humano sobre la seguridad aérea.

Jornada sobre “Volcanes y seguridad aérea”

Con motivo de la erupción del volcán islandés Eyjafjallajökull y los problemas que causó en el espacio aéreo europeo, el 28 de abril el decano del COPAC, Luis Lacasa Heydt, participó en una jornada sobre “Volcanes y seguridad aérea” junto al vicepresidente del Colegio de Geólogos y vulcanólogo, José Luis Barrera, y el geólogo y piloto, Carlos García Royo, para aclarar todas las cuestiones relacionadas con el caos en la aviación de toda Europa.

Jornada "Navegación por Satélite: El Camino a Seguir"

El 1 de junio el COPAC participó como ponente en la Jornada "Navegación por Satélite: El Camino a Seguir", organizada por AENA. Eduardo Gavilán, vocal del COPAC, impartió una ponencia sobre la navegación por satélite.

Jornadas "Salamanca en el aire"

Adventia organizó unas jornadas aeronáuticas que contaron con la participación del COPAC, a través de una ponencia de Alfonso de Bertodano sobre cómo vencer el miedo a volar que tuvo lugar en Salamanca, el 20 junio.

II Jornadas sobre Aviación y Medio Ambiente

Organizadas por el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España (COIAE), el 24 de junio se celebró esta segunda jornada entorno al transporte aéreo y el cambio climático, analizando nuevos objetivos y soluciones para reducir su impacto ambiental. COPAC participó en la mesa redonda que se celebró.

Cursos de verano de la UPM

COPAC fue invitado a participar en los cursos de verano de la Universidad Politécnica de Madrid. Así, el 5 de julio Juan Manuel Pérez Collar, vicesecretario del COPAC, participó como ponente en el curso "La Tecnología del futuro. Respuesta ingenieril a los retos de la imaginación", donde abordó cuestiones relacionadas con el medio ambiente y la aviación. Por otro lado, el 22 de julio Eduardo Gavilán dio una ponencia en el curso "La navegación aérea en un cielo único".

Presentación del Título de Grado Oficial en Piloto de Aviación Comercial y Operaciones Aéreas

Tras su aprobación por parte del Consejo de Universidades y el reconocimiento del Ministerio de Educación, el 28 de julio se celebró en la sede del COPAC un acto de presentación del Título de Grado Oficial en Piloto de Aviación Comercial y Operaciones Aéreas, con la presencia de representantes de la Universidad Rovira i Virgili, CESDA y COPAC.

CONAMA 2010

Del 22 al 26 de noviembre se celebró la X edición de CONAMA 2010, Congreso sobre Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. COPAC, a través de la Unión Interprofesional de Madrid, ofreció una charla sobre "Los medios aéreos en la conservación del medio ambiente".



COPAC y CESDA-Universidad Rovira i Virgili presentaron el Título de Grado Oficial de Piloto en Aviación Comercial

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 reconocer y premiar a la Asociación de Afectados del JK5022 "por su labor en defensa de una investigación profunda y objetiva de las causas del accidente ocurrido el 20 de agosto de 2008 y su contribución a la mejora de la seguridad aérea". El galardón fue recogido por Pilar Vera, presidenta de la Asociación, que estuvo acompañada por otros miembros de la misma.



Pilar Vera, Presidenta de la Asociación de Afectados del JK5022, recogió el galardón

ACUERDOS DE COLABORACIÓN

Senasa. COPAC y Senasa establecieron un acuerdo de colaboración para la implantación del requisito de la competencia lingüística, según el cual SENASA, como uno de los centros de evaluación de competencia lingüística autorizados por AESA, cuenta con el COPAC para la supervisión del sistema de calidad del centro de evaluación, el desarrollo de las actividades de formación para pilotos y proporciona los examinadores y evaluadores, todos ellos seleccionados entre los propios colegiados, de manera que son pilotos, y no personas ajenas a la profesión, quienes examinan a otros pilotos.

Aena. COPAC y Aena establecieron un acuerdo para realizar estudios y prestar asesoramiento sobre operaciones de aproximación y diseño de procedimientos. Dichos estudios de I+D analizarán soluciones a las maniobras y áreas de bloqueos de aeropuertos conflictivos, el proceso de definición operacional de maniobras problemáticas y cualquier otro estudio relativo al ámbito de la Navegación Aérea desde el punto de vista de los pilotos.

CIAIAC. COPAC y la CIAIAC establecieron un convenio de colaboración con la finalidad de mejorar la seguridad de las operaciones aéreas y prevenir accidentes e incidentes de aviación civil. Así, el COPAC aportará expertos en operación de vuelo y factores humanos a las investigaciones de la CIAIAC. Ambas instituciones cooperarán en el desarrollo de programas de formación de personal sobre investigación y prevención de accidentes, el impulso de acciones

para el cumplimiento de las recomendaciones de seguridad y la elaboración de estudios orientados a la mejora de la seguridad operacional.

Modus Laborandi. COPAC estableció un acuerdo de colaboración con la Editorial Modus Laborandi para el patrocinio de la edición de la obra "La contribución humana", de James Reason, con el objetivo común de contribuir a difundir la obra de uno de los principales investigadores en el ámbito del error humano aplicado a actividades, como la aviación, y extender conceptos de cultura de seguridad.

Aeroley. COPAC y Aeroley acordaron una colaboración mutua en todas las gestiones relativas al Manual de Consulta Jurídica del Piloto de Transporte Aéreo (impresión, difusión, gestiones de suscripciones, actualizaciones, etc.)

BCN IURIS Global Services Group S.A. COPAC y BCN IURIS suscribieron un Convenio Marco de servicio de asesoramiento, representación y defensa jurídica para los pilotos colegiados y sus familiares en cualquier tipo de procedimiento y órdenes jurisdiccionales existentes en el ámbito nacional.

RECURSOS HUMANOS

Durante 2010 se produjo una baja, reduciendo la plantilla a seis empleados. Posteriormente, se contrató a una persona de apoyo para Junta de Gobierno y Dirección General Técnica. De esta manera, el número de empleados con contrato laboral en 2010 fue de siete. Así mismo, por productividad y sustitución se realizó un contrato por obra y servicio con una duración de 3 meses en el Departamento de Secretaría.

Al mismo tiempo, se mantuvieron los contratos mercantiles existentes con profesionales especializados que prestaron sus servicios al COPAC en materias de asesoría técnica o jurídica.

SECRETARÍA

En 2010 se colegiaron 186 pilotos, y se concedieron 59 bajas, cerrándose el año con un total de **5924 colegiados activos**. También se gestionaron las cuotas reducidas ordinarias, que con las renovaciones en enero y julio superaron las 1.200.

En 2010 además, debido al aumento de pilotos que se han trasladado a trabajar fuera de España, se tramitaron 198 reducciones de cuota extraordinaria.

Respecto a la gestión documental, hubo 2.251 registros de entrada y 984 registros de salida.

A lo largo del año, un total de 163 colegiados solicitaron el certificado de horas para la obtención de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATPL) y 186 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.

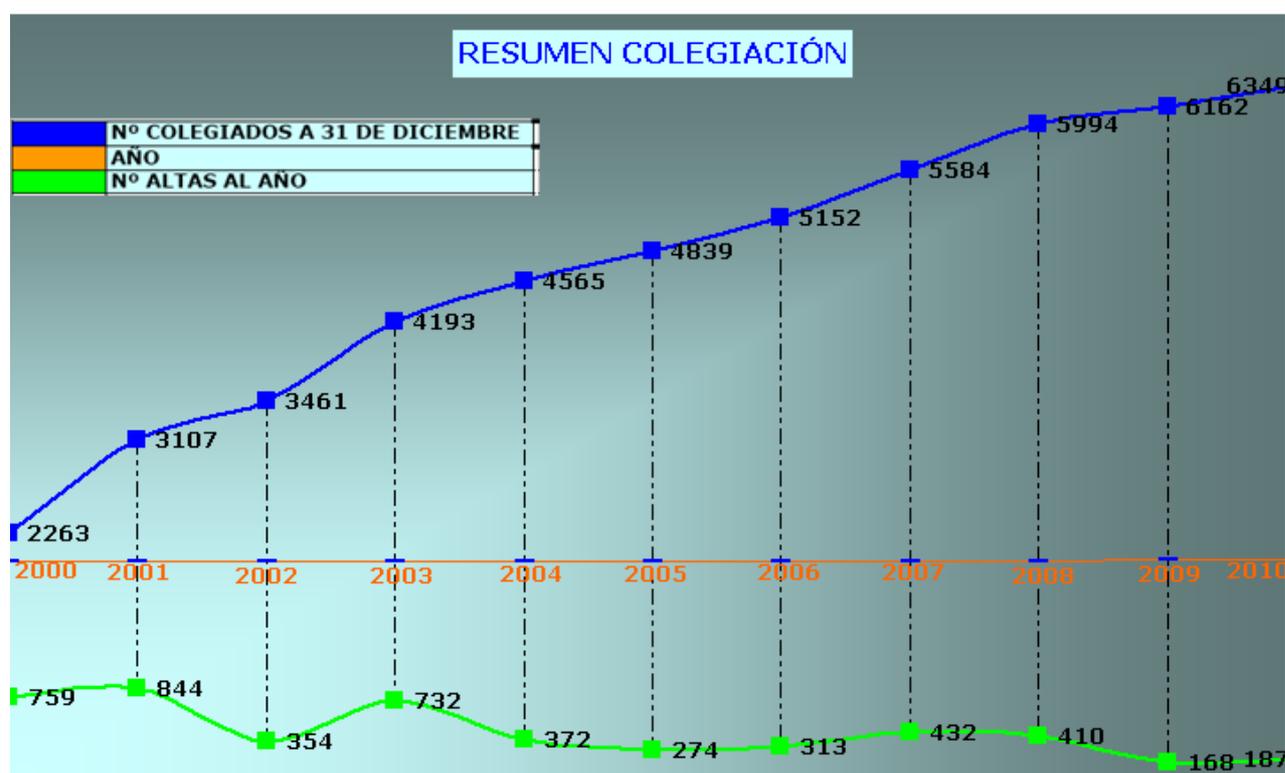
La Secretaría del COPAC también envió a todos los colegiados con cuota reducida el certificado de descuento para pasar el reconocimiento médico en el CIMA y emitió 172 certificados acreditando

que el colegiado que lo solicitaba no había sufrido accidente o incidente aéreo alguno durante el ejercicio profesional.

Durante los meses de noviembre y diciembre de 2010 se emitieron 65 certificados de descuento para realizar el examen de competencia lingüística en inglés en Senasa.

En 2010 se produjo un aumento considerable de las actualizaciones de datos por parte de los colegiados, gracias en parte a la posibilidad de realizar dicha actualización con total fiabilidad desde la página web del COPAC.

Además, la Secretaría prestó atención presencial y telefónica diariamente, atendiendo a las numerosas consultas recibidas en el COPAC.



ASESORÍA JURÍDICA

Con los objetivos generales de atender y asesorar a los colegiados y trabajar en favor de la seguridad aérea, en 2010 fueron varios los asuntos que requirieron la intervención de la Asesoría Jurídica del COPAC. Una de las más laboriosas fue la finalización del proceso de transposición de la **Directiva de Servicios** al ordenamiento jurídico español, tras la publicación de la Ley Omnibus y la Ley Paraguas, que supuso a su vez la modificación de los Estatutos Generales del COPAC mediante la celebración de una Asamblea General Extraordinaria en el mes de mayo que culminó con la aprobación del nuevo texto estatutario. Al finalizar el año 2010, el proceso está en su recta final, con la tramitación en el Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.

En 2010 se realizaron numerosos **dictámenes jurídicos** sobre diversos temas. Destacan los siguientes:

- Anotación de la competencia lingüística en español en la licencia
- Consecuencias jurídicas y profesionales que puede tener para un piloto el hecho de no reunir el requisito de la competencia lingüística en inglés una vez que su obligatoriedad entre en vigor.
- Posibilidad de recibir subvenciones económicas para obtener o renovar una habilitación de tipo en el caso de estar sujeto a un ERE.
- Situación profesional de varios comandantes de la compañía Binter Canarias degradados a copilotos por la pérdida de confianza por parte del operador.
- Obligación jurídica de una compañía aérea para tener una TRTO
- Implantación del Sistema AFIS en el aeropuerto de El Hierro.

Por otro lado, el COPAC está personado en varias causas que han generado una importante actividad. Así, en el **accidente del JK5022 de Spanair**, el COPAC está personado en la causa penal como acusación popular, participando en todas las diligencias de instrucción que se han practicado y siendo parte activa de la creación del órgano pericial colegiado.

En el caso del accidente de Tenerife del helicóptero Sirkosky, el COPAC está personado como Acusación Particular en defensa de los intereses de los familiares del copiloto. Así, en 2010 se logró reactivar la investigación judicial y se consiguió la imputación de todos los directivos de la compañía Inaer por delitos de homicidio imprudente y contra la seguridad de los trabajadores.

En cuanto al **accidente del Helimer 207 ocurrido en Almería en enero de 2010**, en el que COPAC está también personado como Acusación Popular, se activó la investigación judicial y se intervino en todas las diligencias de instrucción practicadas. También se interpuso denuncia ante la Inspección de Trabajo de Almería, que abrió expediente sancionador.

Por último, en el caso del **accidente de helicóptero de Mariano Rajoy y Esperanza Aguirre**, el COPAC intervino en la vía administrativa en el expediente sancionador abierto por AESA contra el colegiado que realizó dicho vuelo e interpuso Recurso de apelación contra la sentencia que confirma la sanción económica impuesta al colegiado.

Por otro lado, el COPAC presentó varias denuncias contra compañías aéreas y contra la autoridad aeronáutica:

- Denuncia penal contra el Director de Operaciones de Iberia por un presunto delito contra los derechos de los trabajadores.
- Denuncia contra Ryanair ante la Agencia Tributaria y ante la Inspección de Trabajo.
- Denuncia penal contra los inspectores de la AESA en el caso Airman.
- Denuncia penal contra la Directora de la AESA por un presunto delito de prevaricación tipificado en los artículos 404 y del Código Penal.

Otro de los frentes de actuación que generaron más actividad fueron los numerosos escritos y denuncias dirigidos a **AESA** solicitando su criterio en cuestiones técnicas respecto de las que no existía una unanimidad de criterio en cuanto a su ejecución. Sin embargo, el reiterado silencio mostrado por la Administración Aeronáutica, obligó al COPAC a endurecer su posición, de manera que de los escritos y consultas se pasó a la formulación de denuncias ante la Inspección de la AESA, como paso previo al inicio de las correspondientes acciones judiciales. Entre las consultas y denuncias presentadas destacan:

- Solicitud de la reducción de los plazos en la renovación de licencias y habilitaciones.

- Consulta sobre la obligatoriedad de un operador aéreo de tener una TRTO para la concesión de un AOC.
- Solicitud de la ampliación del plazo para la verificación de la competencia lingüística en inglés.
- Solicitud de la ampliación del plazo para la anotación de la competencia lingüística en castellano.
- Solicitud, en reiteradas ocasiones, de la regulación de los vuelos de Estado.
- Solicitud de mediación ante la situación de la FTO Airman.
- Propuesta para conformar un grupo de trabajo que defina las operaciones de baja visibilidad en el Aeropuerto de El Hierro para la compañía BINTER.
- Denuncia por las irregularidades de la compañía RY JET.
- Denuncias contra INAER por diversas cuestiones, algunas relacionadas con la seguridad de las operaciones.
- Denuncia contra Helicópteros Insulares por programar a un piloto durante 63 días seguidos.
- Denuncia contra Binter por la situación de sus pilotos.
- Denuncia por la filtración en el caso JK5022.
- Denuncia contra IBERIA por casos de exceso de actividad de sus tripulaciones.
- Ejercicio del Derecho de Petición ante AESA en relación con la política de operación de la compañía INAER-HELICSA.

COPAC también denunció en el Juzgado de Plaza Castilla la **filtración del contenido de las transcripciones de la caja negra del avión McDonnell Douglas DC 9-82 (MD82)**, matrícula EC-HFP, de la compañía Spanair, que sufrió un accidente en el aeropuerto de Madrid-Barajas el 20 de agosto de 2008. Dicha filtración fue publicada inicialmente por la Cadena SER y posteriormente por el resto de medios de comunicación nacionales.



El COPAC denunció en los Juzgados de Plaza Castilla la filtración de la transcripción de la caja negra del JK5022

La atención a los **colegiados** supuso también una importante labor para la Asesoría Jurídica, atendiendo sus consultas, prestando asesoramiento jurídico, tramitando ante AESA o ante los Tribunales expedientes sancionadores de colegiados o ejerciendo la defensa de éstos ante Juzgados Penales. Así mismo, la Asesoría Jurídica se encargó de actualizar los datos y pertenencia al Turno de Peritos y de designar peritos y asesorarles en trámites procesales. También se realizaron diversos certificados de distinta naturaleza solicitados por Autoridades Aeronáuticas de otros países que acreditaran la situación profesional de los colegiados desplazados a esos países para ejercer allí como pilotos.

En relación con los **colegiados de Helicópteros** hubo una importante labor debido a las numerosas cuestiones planteadas por los colegiados en relación con la tramitación del certificado de las horas de vuelo de helicópteros para la obtención del ATPL y la aclaración en cuanto a la contabilidad de las horas de vuelo, consultas que a su vez se trasladaron a la AESA, solicitando su posicionamiento al respecto.

La Asesoría Jurídica también intervino en la resolución de varios Partes de Incidencia Profesional, en la formalización de acuerdos de colaboración por parte del COPAC con distintas entidades y empresas, y en la atención y contestación a solicitudes de Juzgados, Tribunales y entidades diversas, relacionadas muchas de ellas con reclamaciones contra pilotos o con la compañía irlandesa Ryanair.

Por último, se verificaron y adecuaron los sistemas de información para cumplir con la Ley Orgánica de Protección de Datos y prestó asesoramiento y asistencia a la Comisión Deontológica.

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. 2010 fue un año con numerosos acontecimientos de carácter aeronáutico que influyeron en la profesión de piloto y en la actividad colegial. Así, el II Aniversario del accidente de Spanair, el proceso judicial y la evolución de la investigación técnica generaron mucha atención, pero sin duda la filtración de las conversaciones del CVR provocó numerosas reacciones y comentarios, así como la indignación de la profesión y del COPAC que además de rechazar y condenar dicha filtración, presentó una denuncia ante los Juzgados de Plaza de Castilla para que se investigara su origen.

En abril, el caos aéreo provocado en Europa por la erupción de un volcán islandés suscitó mucha preocupación sobre la seguridad de los vuelos y la falta de coordinación de las autoridades. En noviembre, los problemas detectados en los motores del A380 también generaron dudas y mucha información al respecto.

A nivel nacional, caben destacar la polémica que durante todo 2010 se vivió entre los controladores y AENA, que afectó seriamente a las tripulaciones de vuelo, polémica que estalló definitivamente el 3 de diciembre con el cierre del espacio aéreo por falta de controladores y la posterior declaración del estado de alarma. En paralelo, la implantación del sistema AFIS y la privatización de AENA generaron mucho interés.

Por otro lado, la expansión de Ryanair en nuestro país en 2010 fue una gran preocupación para el COPAC y uno de los frentes mediáticos más activos, ya que se denunciaron públicamente las ayudas económicas recibidas, sus prácticas operacionales o su sistema de contratación de tripulaciones.

Al mismo tiempo, el COPAC también reclamó la atención de los medios de comunicación con la difusión de 17 **comunicados de prensa** a lo largo del año.

El Colegio de Pilotos cree que se deben investigar a fondo los procedimientos operacionales de Ryanair (15/01/2010)

El Colegio Oficial de Pilotos reclama a Ryanair transparencia respecto a su política de seguridad y de servicio a los pasajeros (18/01/2010)

El Colegio de Pilotos pide a Fomento una investigación rápida y rigurosa de las causas del accidente (22/01/2010)

El Colegio de Pilotos advierte sobre los problemas de viabilidad del sector aéreo nacional
(16/02/2010)

Comunicado conjunto de los Colegios Oficiales de Pilotos y Geólogos
(28/04/2010)

El Colegio Oficial de Pilotos considera que la filtración de las conversaciones de cabina sólo contribuye a entorpecer las investigaciones técnica y judicial (10/05/2010)

El COPAC forma un equipo de expertos técnicos para analizar las causas del accidente de Castellón (17/05/2010)

Los profesionales del sector aéreo descontentos con la nueva composición de la CIAIAC
(06/07/2010)

El Colegio de Pilotos denuncia la ineficacia de la CIAIAC para mejorar la seguridad aérea
(08/07/2010)

El Colegio de Pilotos aplaude la creación del Título Oficial de Grado de Piloto (19/07/2010)

El Colegio de Pilotos se opone a que los controladores militares gestionen el tráfico aéreo civil
(20/07/2010)

El Colegio de Pilotos advierte sobre el riesgo de no analizar en profundidad las causas del accidente de Barajas (18/08/2010)

El Colegio de Pilotos denuncia incidentes relacionados con el sistema AFIS (02/09/2010)

El Colegio de Pilotos considera inadmisibles las declaraciones de O'Leary sobre los copilotos
(08/09/2010)

El Colegio de Pilotos considera parcial responsabilizar a los pilotos del accidente de Spanair
(10/11/2010)

El Colegio Oficial de Pilotos premia a la Asociación de Afectados del JK5022 por su contribución a la mejora de la seguridad aérea (10/12/2010)

El Colegio de Pilotos exige transparencia a las Comunidades Autónomas en sus acuerdos con Ryanair (23/12/2010)

En resumen a lo largo de 2010, hubo un total de 644 apariciones en medios, repartidas de la siguiente manera:

<p>Prensa escrita: 248 apariciones Radio: 60 intervenciones Televisión: 46 intervenciones Prensa Online: 290 intervenciones</p>



Las consecuencias de la erupción del volcán Eyjafjalla fue objeto de análisis y debate entre geólogos y pilotos

En 2010 se celebraron dos actos con carácter mediático; un debate junto al Colegio Oficial de Geólogos en torno al volcán Eyjafjallajokull y la seguridad aérea, y una presentación para medios de comunicación y colegiados del Título Oficial de Grado en Piloto de Aviación Comercial.

Una de las principales novedades en 2010 fue la renovación total de la **página web** del COPAC, que se puso en marcha en el mes de julio. Al margen de los cambios estéticos, la nueva web cuenta con un gestor de contenidos que ofrece nuevas funcionalidades que permiten una actualización y diversificación mayor de contenidos. Al margen de los contenidos técnicos y profesionales habituales, la web incorporó además nuevos espacios y servicios, como la biblioteca on-line, donde se recogen todos los títulos a disposición de los colegiados, o el foro para los colegiados que vuelan en el extranjero, que pretende ser un espacio de intercambio de opiniones, información y experiencias. Otro novedoso apartado es el de "Denuncias y consultas", donde el COPAC publica todas las cuestiones planteadas a la autoridad aeronáutica o ante las entidades que corresponda que afecten a la profesión, así como las denuncias que sea oportuno presentar. También se recogen las respuestas recibidas al respecto, para que los colegiados conozcan los plazos y acciones propuestas.

El número total de visitas a la nueva web fue de 64.072, con un total de 355.771 páginas descargadas.

En 2010 se potenció el uso de la **e-Newsletter COPAC Informa** como vía de comunicación con los colegiados, dada su agilidad y rapidez para llegar a una gran mayoría e informar sobre iniciativas del COPAC u otras cuestiones de interés para la profesión. En total a lo largo de 2010 se enviaron 45 COPAC Informa.

Los **SMS** también se utilizaron con cierta regularidad para informar sobre temas colegiales y profesionales a los colegiados.

Así mismo, el espacio en **Facebook** del COPAC fue creciendo y finalizó 2010 con 530 seguidores. Sus contenidos se fueron actualizando frecuentemente con información, links, vídeos, etc., con la ventaja de recibir comentarios y valoraciones que permiten conocer la opinión sobre los temas expuestos.



COPAC estrenó página web, más funcional e interactiva

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. En 2010 Aviador pasó a ser trimestral (4 números al año) para reducir costes de producción.

Por otro lado, en el último trimestre del año se realizó un **Estudio de percepción** entre todos los colegiados para conocer su opinión sobre la Institución, la labor que desarrolla, los aspectos a mejorar, etc. Un total de 1.295 colegiados respondieron al cuestionario, que arrojó mucha e importante información que habrá que analizar de cara a implementar mejoras a lo largo de 2011.

4. DIRECCIÓN GENERAL TÉCNICA

La Dirección General Técnica es el eje del conocimiento técnico y operativo del COPAC, en torno a los aspectos relacionados con la Seguridad, la Aviación General y Trabajos Aéreos (AGTA), Helicópteros y la Formación, principalmente, pero atiende igualmente todas aquellas cuestiones relacionadas desde el punto de vista técnico con la operación aérea (infraestructuras, navegación, security, etc.)

Entre las funciones principales de la DGT destaca el asesoramiento técnico a Junta de Gobierno, Comisión Deontológica, Asesoría Jurídica del COPAC y Colegiados, la realización de estudios técnicos e informes periciales, elaboración de encuestas, consultas, recomendaciones y denuncias, cursos de formación presenciales y on-line, desarrollo del programa de Competencia Lingüística y asignación de examinadores para SENASA, así como la gestión de de los Partes de Incidencias Profesional (PIP), una fuente de información fundamental para conocer los problemas e incidencias que se dan a diario en nuestra profesión y que suponen un problema para el ejercicio profesional o para la seguridad aérea.

Así mismo, la DGT colaboró activamente con otros organismos y empresas del sector aeronáutico, buscando sinergias y aportando el criterio de los pilotos. Destaca en este ámbito la presencia del COPAC en diversos grupos de trabajo de la DGAC, la colaboración con la CIAIAC, AENA, SENASA, CEANITA y AESA. En 2010, un año especialmente conflictivo en lo que respecta a control aéreo, se constituyó la iniciativa IGESO, Iniciativa para la Gestión Eficiente de la Seguridad Operacional, foro de colaboración entre pilotos y controladores.

Otras instituciones ajenas al ámbito aeronáutico, como la Junta de Andalucía o la Universidad Politécnica de Madrid contaron con la DGT del COPAC en diversas conferencias y actividades formativas.

Por otro lado, en 2010 la DGT estableció una política de máxima transparencia respecto a las gestiones que desde el COPAC se realizan con la autoridad aeronáutica y los operadores aéreos, dando difusión a todas las consultas y denuncias realizadas, así como a las respuestas recibidas. Para ello se creó un apartado específico en la página web, denominado "Denuncias y Consultas", donde puntualmente se han ido publicando todas las acciones que el COPAC ha emprendido y las respuestas que han llegado.

También ha participado en el desarrollo de las nuevas plataformas tecnológicas con objeto de optimizar la eficiencia y eficacia de la DGT a la hora de procesar la información que recibe, como los nuevos formularios y categorías de los PIP's, procesos de gestión documental o el uso extendido de la Intranet y las Videoconferencias entre los miembros del departamento y los colaboradores.

PROYECTOS E INICIATIVAS

TÍTULO DE GRADO

Después de años de esfuerzo, finalmente en 2010 se consiguió el tan ansiado Título de Grado Oficial de Piloto reconocido por el Ministerio de Educación.

Tras la verificación oficial de la Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación (ANECA), el Consejo de Universidades aprobó a principios del pasado mes de julio la creación del

Título Oficial de Grado en Piloto de Aviación Comercial y Operaciones Aéreas, equiparando la formación de los pilotos a otras titulaciones oficiales y ofreciendo una preparación integral en materias aeronáuticas, de gestión y humanísticas que permitirá a los futuros pilotos hacer frente a los numerosos desafíos que el futuro de la aviación plantea en estos momentos.

El Título aporta numerosas ventajas para la profesión, como la posibilidad de acceder a la función pública y a determinadas actividades profesionales vinculadas al sector del transporte aéreo para las cuales es imprescindible disponer de una titulación universitaria oficial. También dará acceso a la formación postgrado y permitirá que los pilotos intervengan en los procesos de I+D+i de la aviación que se desarrollan en el ámbito universitario.

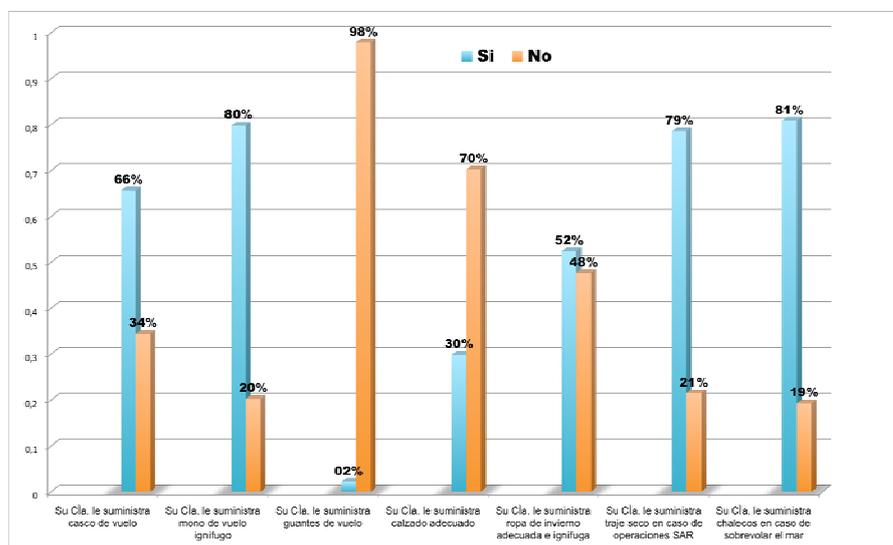
El Título Oficial se presentó públicamente en un acto celebrado el 28 de julio en la sede del COPAC, en la que participaron representantes del Colegio, del CESDA y de la Universitat Rovira i Virgili. Esta última será precisamente la primera Universidad que impartirá esta nueva titulación, a través del Centro de Estudios Superiores de la Aviación (CESDA) de Reus, adscrito a la misma.

En cualquier caso, es previsible que en los próximos años otras universidades públicas españolas obtengan el reconocimiento de ANECA y del Consejo de Universidades a sus planes de estudio para impartir este Título de Grado Oficial que abre nuevas expectativas y oportunidades a los pilotos.

ENCUESTA EPIS

El COPAC, a través de la Dirección General Técnica, realizó entre los meses de marzo y junio una encuesta sobre la utilización de los Equipos de Protección Individual (EPI's) entre los pilotos de trabajos aéreos en el desempeño de su actividad, por ser un aspecto esencial para mejorar la seguridad.

El nivel de participación de los colegiados fue destacado (se recibieron 101 encuestas, 94 de ellas válidas) y la muestra recoge datos relativos a 12 operadores. Los resultados reflejaron una falta de compromiso por parte de algunos operadores y una falta de concienciación por parte de los pilotos. Ambos factores sumados a la ausencia de normativa específica, más allá de la genérica sobre prevención de riesgos laborales, y de un control exhaustivo sobre la dotación y uso de estos equipos dieron como resultado datos preocupantes.



ESTUDIO SOBRE LA SEGURIDAD EN LA INSTRUCCIÓN DE VUELO EN ESPAÑA 2000-2009

El área de Aviación General y Trabajos Aéreos del COPAC, con apoyo del Comité de Expertos en Instrucción adscrito a dicha área, elaboró un estudio sobre la seguridad en la instrucción de vuelo entre los años 2000 y 2009 con el objetivo de crear una mayor sensibilización al respecto y determinar las fortalezas y debilidades en esta actividad. En el periodo analizado se produjeron 155 accidentes/incidentes en operaciones relacionadas con la instrucción de vuelo, con un resultado de 29 fallecidos, 9 heridos graves y 256 entre leves e ilesos, con un total de 17 aeronaves totalmente destruidas. El estudio pretende conseguir la unión de esfuerzos de cuantos tienen alguna responsabilidad en esta materia para tratar de reducir los altos índices de siniestralidad del sector.

RYANAIR

Uno de los frentes de trabajo más activos a lo largo de 2010 fue el seguimiento y denuncias de las prácticas de Ryanair, tanto sus políticas operacionales como el servicio y trato que ofrecen a los pasajeros.

Además de los comunicados de prensa que se enviaron a los medios de comunicación reclamando transparencia en sus políticas de operación o criticando las opiniones de su presidente sobre las funciones de los copilotos, el COPAC presentó varias denuncias contra la compañía irlandesa.

Así, el COPAC denunció a la aerolínea irlandesa Ryanair ante la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para que investigara la situación laboral y fiscal de los empleados de dicha compañía aérea en España.

También se dirigió a todas las Comunidades Autónomas para solicitarles información sobre el tipo de acuerdos suscritos con Ryanair, exigiéndoles al mismo tiempo transparencia sobre la cuantía del dinero público destinado a subvencionar a la aerolínea.

El COPAC manifestó en reiteradas ocasiones a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) la preocupación y malestar que genera Ryanair entre los colegiados y le solicitó todas las quejas y reclamaciones que haya recibido sobre la compañía irlandesa Ryanair.

IGESO

Con el objetivo de intentar mejorar la Seguridad, en 2010 COPAC y APROCTA (Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo) pusieron en marcha la Iniciativa para la Gestión Eficiente de la Seguridad Operacional (IGESO), orientada al análisis, validación y promoción de los sistemas de gestión de la seguridad, partiendo de un planteamiento tan lógico y sencillo como que el índice de seguridad singular de cada uno de los actores que intervienen en el sistema nacional de transporte aéreo español se ve afectado por el rendimiento de los restantes. De esta manera, se ha creado una plataforma de encuentro común, donde de forma permanente y continuada se analizarán los indicadores de seguridad comunes por parte del personal operativo de primera línea, conocedor de las incidencias de seguridad y gestor directamente implicado en la resolución de las mismas.

A lo largo de 2010 se celebraron varios encuentros para la puesta en marcha de IGESO en los que se debatieron ya diversos asuntos, muy marcados por la tensión que durante todo el año se vivió entre AENA y los controladores, que repercutió en todo el sector aéreo y sus profesionales.

AFIS EL HIERRO

En 2010 AENA anunció la implantación del servicio AFIS en varios aeropuertos nacionales. Su entrada en funcionamiento comenzó el 29 de julio en el aeropuerto de La Gomera, no sin generar cierta polémica debido a la precipitación con que se realizó y a la falta de información y formación respecto al nuevo servicio.

El COPAC denunció esta precipitación, que generó algunos incidentes en el espacio aéreo de Canarias, y sobre todo criticó el hecho de que ningún aeropuerto español está certificado según las normas internacionales propugnadas por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) desde 2003 ni cuenta con un Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) certificado por la autoridad aeronáutica nacional.

Por otro lado, uno de los aeropuertos en los que la implantación del sistema AFIS resultó especialmente polémica fue El Hierro, dado que los obstáculos orográficos que rodean el aeropuerto hacen más complejas las operaciones de aterrizaje y despegue.

Así, el Cabildo de El Hierro solicitó al COPAC la elaboración de un Informe técnico sobre la viabilidad del servicio AFIS en el aeropuerto de El Hierro y su repercusión para el tráfico aéreo comercial de pasajeros y carga.

Dicho informe, junto a las protestas de los habitantes de la isla, fue uno de los pilares que llevaron a AENA en el mes de octubre a dar marcha atrás y reimplantar el servicio de control aéreo en El Hierro durante el horario comercial del aeropuerto.



El COPAC realizó un informe técnico para el cabildo de El Hierro sobre la implantación del sistema AFIS en su aeropuerto desde el punto de vista operacional

BINTER CANARIAS

La tensión creciente en la compañía Binter Canarias fue una fuente de preocupación para el COPAC, ya que varios comandantes habían sido removidos a copilotos por supuestas represalias de la compañía. El Decano del COPAC, Luis Lacasa Heydt, se reunió con Rodolfo Núñez, Vicepresidente de Binter, para tratar de encontrar una solución a la desconfianza creada entre las partes.

Mientras la compañía hablaba de acciones de algunos comandantes contrarias a los intereses de la empresa, los pilotos consideraban que su independencia y autoridad como responsables últimos de la operación aérea habían sido vulneradas. COPAC abogó por el entendimiento, pero finalmente los tribunales dictaminaron la resolución del conflicto.

COMPETENCIA LINGÜÍSTICA

La entrada en vigor del requisito de competencia lingüística en marzo de 2011 hizo que en 2010 se crearan varios centros de evaluación autorizados por AESA. El COPAC estableció un acuerdo de colaboración con uno de esos centros, SENASA, para la implantación del requisito de la competencia lingüística. COPAC participó en el sistema de calidad del centro de evaluación y proporcionó los examinadores y evaluadores, todos ellos seleccionados entre los propios colegiados, de manera que pilotos, y no personas ajenas a la profesión, fueron los encargados de examinar a otros pilotos.

El examen de SENASA, desarrollado por el Royal Melbourne Institute of Technology Training Pty Ltd (RMIT Training) y denominado Test RELTA, determina la habilidad de los pilotos para hablar y entender el lenguaje utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas, tanto la fraseología radiotelefónica normalizada como el lenguaje coloquial empleado en otras situaciones, y tiene en cuenta igualmente pronunciación, estructura, vocabulario, fluidez, comprensión e interacción.

Por otro lado, para facilitar la realización del examen y tener más garantías de éxito, el COPAC puso a disposición de todos los colegiados cursos gratuitos de preparación al examen de competencia lingüística. Los cursos se impartieron todos los martes, miércoles y jueves desde el mes de noviembre en la sede del COPAC. La iniciativa tuvo una gran acogida y numerosos colegiados participaron en los cursos para familiarizarse con la prueba y prepararse para el examen.

SASEMAR

A lo largo de 2010 el COPAC mantuvo varias reuniones con los máximos responsables de Salvamento Marítimo para analizar la seguridad de las operaciones y las condiciones profesionales de los pilotos destinados a este servicio. COPAC trasladó en estas reuniones las carencias detectadas en materia de formación y entrenamiento de tripulaciones, los problemas operacionales existentes derivados de las programaciones y las posibles mejoras que deberían adoptarse para garantizar la eficacia y seguridad de las operaciones de SASEMAR.

CURSOS 2010

Curso sobre el Concepto PBN (Performance Based Navigation)

29 de noviembre de 2010. 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. Se reservaron plazas gratuitas para desempleados y en total asistieron 19 alumnos.

Curso on-line CAP Aeronáutico

Durante 2010 y con carácter mensual se impartió el curso CAP Aeronáutico a través de la plataforma de formación on-line del COPAC. Un total de 20 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.

PARTES DE INCIDENCIA PROFESIONAL

A lo largo de 2010 se recibieron un total de 109 Partes de Incidencia Profesional, en relación con distintos temas, pero en su mayoría relativos a problemas relacionados con Servicios de Tráfico Aéreo (33%), Operaciones (28%), problemas con AESA relativos a la gestión de licencias (15%), security (9%) y asuntos laborales-profesionales (8%).

Los PIP´s sobre problemas con el servicio ATC exponían situaciones como incumplimiento de slots, problemas en la secuencia o cambio de pistas en aproximación, falta de información o problemas con el sistema de control AFIS, entre otros.

Entre los relativos a la Operación aérea los más habituales fueron los casos de exceso de actividad, emergencias por combustible o por un motor inoperativo, accidentes y otras incidencias durante el vuelo.

La gestión de licencias por parte de AESA provocó la llegada de numerosos PIP´s con problemas en la expedición de la licencia de vuelo o del ATPL, pérdida de expedientes o demoras injustificadas en los trámites

En cuanto a los PIP´s sobre security los temas más repetidos fueron los problemas en los controles de acceso de tripulaciones, el descontrol de pasajeros en plataforma en algunos aeropuertos y las situaciones provocadas por pasajeros conflictivos.

Los problemas de índole profesional-laboral expuestos en los PIP´s hacían referencia a la práctica de pagar por volar o a presiones por parte del operador aéreo.

Finalmente, otros PIP´s hacían alusión a problemas de mantenimiento, deficiencias en infraestructuras aeroportuarias, calificación y competencias de otros profesionales (director de operaciones o director de aeropuerto) o procedimientos sancionadores.

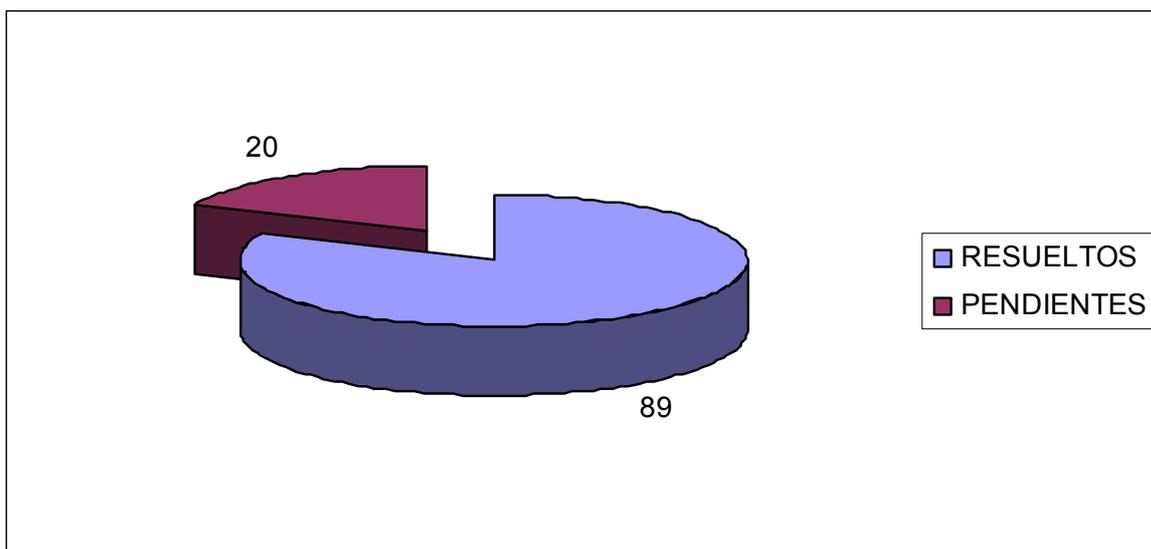
De los 109 PIP´s recibidos, 89 se resolvieron en 2010 y otros 20 se cerrarán en el siguiente ejercicio.

Por otro lado, la Dirección General Técnica recibió y tramitó 537 consultas de colegiados, recibidas a través de la web, por correo electrónico o por teléfono. La mayoría de estas consultas

fueron relativas a la competencia lingüística (48%) y a la tramitación de licencias con AESA (34%).

En este sentido, el COPAC también trasladó algunas de estas consultas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Así, en total se remitieron a la autoridad aeronáutica 50 consultas, denuncias o notificaciones muchas de ellas relativas a la tramitación de licencias (32%) o a cuestiones relacionadas con Operaciones (38%), desde la implantación del sistema AFIS a la aplicación de la regulación sobre actividad y descanso.

PIP´s resueltos



5. BALANCE ECONÓMICO

El Balance Económico correspondiente a la Memoria de Actividades de 2010 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 2010 junto con la Liquidación del Presupuesto.

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

2010 finalizó con un balance general muy favorable, ya que el **beneficio presupuestario fue de 322.620 €** y el **resultado final de 157.396 € de beneficio después de gastos extraordinarios, por las amortizaciones anticipadas derivadas del cambio de sede.**

Estos resultados son consecuencia de una política de optimización de los recursos disponibles y una **reducción del 20% en el gasto**, atendiendo a la evolución continua de los ingresos de la Institución, lo cual ha supuesto **un ahorro de 259.906 €, sin mermar la actividad colegial**, que se ha mantenido al mismo nivel. Entre las partidas que se han reducido, destacan las siguientes:

- **Gastos de Personal: Ahorro del 12%, por importe de 55.662 €.**
- **Gastos de Explotación: Ahorro del 23%, por importe de 143.613 €.** Destacando las partidas de: Primas de Seguros, reducción del 60%; Alquileres, 23%; Asesoría Jurídica, 14%; Servicios bancarios, 90%; Relaciones Públicas, 77%; Comunicaciones, 47%; Otros gastos de Gestión, 27% y Gastos Financieros, 95%.

La única partida que supera lo inicialmente presupuestado es Consumo de Explotación, con un aumento del 72%, que representa una desviación de 53.419 €, en base a:

- Gastos derivados de la edición y publicación de la revista Aviator por importe de 29.682 €.
- Gastos derivados del desarrollo de la nueva página Web, no presupuestados, por importe de 11.400 €.

En lo referente a Ingresos, se obtuvo **un 4% de superávit, lo cual supone 52.713 €**. Este superávit se debe al aumento de ingresos por cuotas colegiales en 8.170 € y a los ingresos por trabajos externos, cuyo importe ascendió a 44.543 €.

En cuanto al cambio de sede que se realizó en 2010, es preciso destacar que dicho cambio ha sido fundamental para la estabilidad y viabilidad económica de nuestra institución, ya que **los gastos por alquiler han pasado de los 206.709 € a los 62.539 €, lo cual supone un ahorro de 144.170 € anuales. Los gastos derivados del traslado y acondicionamiento de la nueva sede, que supusieron 24.848 €,** así como ciertos ahorros e ingresos, están asumidos en el resultado presupuestario.

Analizando los **gastos e ingresos extraordinarios derivados del traslado de sede**, éstos han supuesto una merma del beneficio presupuestario de 165.223 €, debido a:

- **Gastos extraordinarios por amortizaciones anticipadas de instalaciones técnicas por importe de 216.770 €.** Se trata de la parte del gasto e inversiones realizadas en el 2008 para el acondicionamiento de la antigua sede todavía pendientes de amortizar, pues, según permite la normativa, se planificaron a 10 años. Así pues, aunque supone un importante impacto en las cuentas del año 2010, nos libera de dicho gasto en los próximos 8 años.
- **Beneficio extraordinario por importe de 51.546 €**, derivado de la venta de mobiliario, con fecha 30 noviembre de 2010, en una operación muy ventajosa para el Colegio.
- **Otros ingresos de 20.000 €** computados en las cuentas ordinarias como indemnización por nuestra salida anticipada de la antigua sede en el mes de noviembre y no en diciembre como fue inicialmente acordado, así como el menor gasto en arrendamientos por la obtención de tres meses de carencia en los pagos por alquiler de la nueva sede, cuyo ahorro por importe de **18.000 €** se divide entre el ejercicio 2010 y 2011.

ESTADOS DE INGRESOS Y GASTOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2010 Y 2009

A) INGRESOS	2010	2009
	1.641.483	1.852.689
I. Ingresos por cuotas	1.442.998	1.496.362
II. Ingresos por otras actividades	45.863	253.449
III. Subvenciones	-	30.000
IV. Otros ingresos	50.177	3.850
V. Reversión provisión por deterioro créditos comerciales	98.377	67.134
VI. Ingresos financieros	4.068	1.895
B) GASTOS	(1.485.588)	(1.545.373)
I. Gastos de personal	(305.607)	(411.184)
II. Otros gastos de explotación	(754.230)	(874.571)
III. Pérdidas por deterioro de créditos comerciales	(240.388)	(209.641)
IV. Amortización de inmovilizado	(53.891)	(31.526)
V. Gastos extraordinarios	(168.699)	(1.105)
VI. Gastos financieros	(6.109)	(15.480)
VII. Impuesto sobre Sociedades	43.337	-
RESULTADO DEL EJERCICIO	155.896	309.183

Cantidades expresadas en euros

BALANCES DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2010 Y 2009

ACTIVO	2010	2009
A) ACTIVO NO CORRIENTE	285.589	486.925
I. Inmovilizado intangible	-	12.189
II. Inmovilizado material	145.327	358.929
III. Inversiones financieras a largo plazo	34.560	41.576
IV. Activos por impuesto diferido	105.702	74.232
B) ACTIVO CORRIENTE	798.783	566.844
I. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	36.472	108.550
II. Inversiones financieras a corto plazo	50	50
III. Periodificaciones a corto plazo	2.038	1.100
IV. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	760.222	457.143
TOTAL ACTIVO	1.084.371	1.053.769
PASIVO	2010	2009
A) PATRIMONIO NETO	417.525	261.630
I. Fondo social	261.630	(47.553)
II. Resultado del ejercicio	155.896	309.183
B) PASIVO NO CORRIENTE	411.488	497.476
I. Provisiones a largo plazo	300.506	300.506
II. Deudas a largo plazo	110.982	196.970
C) PASIVO CORRIENTE	255.357	294.663
I. Deudas a corto plazo	91.064	133.909
II. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	164.293	160.755
TOTAL PASIVO	1.084.371	1.053.769

Cantidades expresadas en euros



COPAC

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