

MEMORIA DE ACTIVIDADES

2011



COPAC

COLEGIO OFICIAL DE PILOTOS
DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

MEMORIA DE ACTIVIDADES 2011

ÍNDICE

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



1. CARTA DEL DECANO

Al igual que para otros sectores, para la aviación 2011 también fue un año marcado por la crisis. Sin embargo, a pesar de la incertidumbre económica y las dificultades generalizadas, el COPAC desarrolló una importante labor institucional, técnica y profesional.

Sin duda, uno de los eventos más representativo del año fue el seminario que el COPAC organizó en colaboración con OACI sobre "Información de Seguridad: Cooperación entre las Autoridades Aeronáuticas y Judiciales. *Programas Estatales de Seguridad, Sistemas de Gestión de Seguridad e Investigación de Accidentes*", que tuvo lugar en marzo. La calidad e interés de las jornadas permitió abrir el debate en torno a una de las cuestiones más importantes para nuestra profesión, como es el análisis de las medidas de protección de la información de seguridad aérea de cara a la prevención de accidentes aéreos y a la investigación de los mismos en el ámbito técnico y judicial. Las jornadas contaron con una nutrida representación del sector aéreo nacional y también internacional, poniendo de relieve la capacidad y empuje del COPAC a la hora de liderar iniciativas de carácter profesional.

Sin embargo, el sector aéreo y los pilotos siguen enfrentándose a problemas graves que también han tenido cabida en las acciones desarrolladas a lo largo del año, denunciando irregularidades que afectan a la profesión y defendiendo una competitividad transparente y equilibrada entre nuestra industria aérea y las compañías de otros países.

Además, 2011 nos dejó unas cifras de siniestralidad en trabajos aéreos alarmantes. 20 personas fallecieron en diferentes accidentes, lo cual provocó la indignación y reacción del COPAC, con el objetivo de que se tomen medidas urgentes que frenen el deterioro del sector. Afortunadamente nuestras quejas encontraron respuesta y la autoridad aeronáutica creó un grupo de trabajo técnico que esperamos que muy pronto dé resultados. Sin embargo, a pesar del trabajo realizado, desde el COPAC somos conscientes de que queda mucho por hacer y hay que seguir trabajando con ambición, empeño y decisión para solucionar los problemas y defender los valores de nuestra profesión.

Finalmente, desde aquí agradezco la labor de los miembros de Junta de Gobierno, los colaboradores y los empleados del COPAC.

Luis Lacasa Heydt
Decano del COPAC

2. INTRODUCCIÓN

La Junta de Gobierno del COPAC está compuesta por 13 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.

A lo largo de 2011 ningún miembro de la Junta de Gobierno presentó situación alguna de incompatibilidad para ocupar sus cargos, de acuerdo con el artículo 20.5 de los Estatutos Generales del COPAC.

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

2011 fue un año de cambios en el sector aéreo y en la profesión de piloto y muy intenso para este Colegio Profesional en cuanto al trabajo desarrollado.

La crisis económica global también afectó de lleno al sector aéreo y a los pilotos, muchos de los cuales se trasladaron a otros países, principalmente de Oriente Medio y Asia, para poder ejercer la profesión ante la falta de expectativas en nuestro país.

Los contactos con el Ministerio de Fomento, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Dirección General de Aviación Civil fueron frecuentes para abordar distintas cuestiones, entre ellas precisamente la situación del sector aéreo nacional y las consecuencias que los ajustes estaban teniendo sobre el ejercicio profesional de los pilotos y sobre la seguridad.

Durante los primeros meses de 2011 el COPAC estuvo volcado en la organización del **Seminario OACI-COPAC en el Congreso de los Diputados sobre "Información de Seguridad: Cooperación entre las Autoridades Aeronáuticas y Judiciales. Programas Estatales de Seguridad, Sistemas de Gestión de Seguridad e Investigación de Accidentes"**, que tuvo lugar los días 24 y 25 de marzo. El seminario supuso un gran despliegue institucional a nivel político e institucional.



Representantes de OACI, Ministerio de Fomento, EASA, AENA y DGAC participaron en las Jornadas celebradas en el Congreso de los Diputados

La sala Ernest Lluch del Congreso de los Diputados acogió un seminario internacional que, en línea con las Resoluciones de la 37 Asamblea de la OACI, de 2010, sobre *Medidas de Protección de la Información de Seguridad Operacional*, por primera vez analizaba la necesidad de establecer protocolos de colaboración entre las Administraciones de Justicia y Fomento que faciliten la cooperación de cara a la prevención en materia de seguridad aérea y protejan a las fuentes de información de seguridad operacional para lograr que exista un flujo de información constante que permita adoptar medidas preventivas para evitar accidentes.

Para analizar y debatir esta colaboración COPAC logró reunir a representantes de las principales organizaciones internacionales y nacionales relacionadas con la aviación, contribuyendo así a abrir el debate respecto a la protección de las fuentes de información de seguridad, tanto a nivel nacional como internacional. Entre los asistentes cabe destacar la del presidente de OACI, Roberto Kobeh, Patrick Godou (EASA), Manuel Ameijeiras (DGAC), Teresa Cunillera

(Vicepresidenta Primera del Congreso de los Diputados, encargada de abrir las jornadas), José Blanco (Ministro de Fomento) y diputados de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

El evento fue un éxito de participación y despertó un gran interés, tanto desde el punto de vista aeronáutico como judicial. A los 220 asistentes presenciales, hay que sumar la asistencia virtual de otras 280 personas a través del streaming que se habilitó desde la web de COPAC. En cuanto a los perfiles de los asistentes, el seminario contó con profesionales del sector aeronáutico –pilotos, controladores aéreos, técnicos de mantenimiento, ingenieros aeronáuticos, técnicos y consultores de proveedores de servicios, representantes de la autoridad aeronáutica-, del ámbito judicial –fiscales, jueces, despachos de abogados, asesores jurídicos-, parlamentarios de todas las fuerzas políticas, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado –Cuerpo Nacional de Policía y Guardia Civil-, Asociaciones de víctimas de accidentes aéreos y periodistas. Entre los países representados en el seminario se encontraban profesionales de Estados Unidos, Canadá, Australia, Francia, Italia, Luxemburgo, Dinamarca, Austria, Albania, Alemania, Reino Unido, Portugal, Costa Rica, Paraguay, Argentina, Senegal, Uganda y España.

La organización de este seminario supuso por parte de COPAC un gran esfuerzo de coordinación, logístico y de comunicación. Al mismo tiempo su celebración fue posible gracias a los acuerdos de patrocinio y colaboración que COPAC estableció con Aena, Isdefe, Ineco, Indra, Sepla, Air Europa, Aprocta, Alkora, Senasa, VidaCaixa y Mondial Assistance.

Precisamente, la celebración de este seminario dio pie al establecimiento de varios contactos con la Fiscalía General del Estado. El Decano del COPAC, Luis Lacasa, se reunió con sus representantes, como Elvira Tejada, Fiscal Jefe de la Secretaría Técnica de la Fiscalía General del Estado para abordar las posibles vías de colaboración entre los ámbitos aeronáutico y judicial.

2011 también estuvo marcado por la alta **siniestralidad en el sector de trabajos aéreos** , con un total de 20 víctimas mortales en poco más de seis meses. COPAC lamentó públicamente todos los siniestros y denunció la falta de regulación y las graves carencias del sector. Así, en el mes de junio el COPAC logró el compromiso por parte del Ministerio de Fomento para poner en marcha un plan de choque que entre otras medidas supuso la creación de un grupo de trabajo, denominado **Grupo de Expertos en Helicópteros y Trabajos Aéreos (GEHTA)** . COPAC participó activamente en este grupo de trabajo, con el objetivo principal de conseguir una regulación eficaz para el sector.

Paralelamente, en el ámbito institucional, el decano del COPAC, Luis Lacasa Heydt, junto con otros miembros de la Junta de Gobierno, se reunió en octubre con el Secretario de Estado de Transportes, Isaías Táboas, y el Director General de Aviación Civil, Manuel Ameijeiras, para exigir una vez más el desarrollo normativo del sector y solicitar que los permisos de concesión de los trabajos aéreos se hicieran de acuerdo al procedimiento para la obtención establecido por AESA en 2009.

Uno de los acontecimientos más importantes y esperados entre los profesionales del sector en 2011, fue la publicación por parte de la CIAIAC **del Informe Técnico A-032/2088** sobre el accidente del MD82 de Spanair ocurrido el 20 de agosto de 2008. Dicho Informe generó tanta expectación como desilusión, ya que para el COPAC no profundiza en cuestiones fundamentales, permitiendo que los precursores y fallas latentes que fueron origen del accidente sigan presentes en el Sistema de Transporte Aéreo, por lo que la investigación no cumple con su finalidad de mejorar la seguridad aérea y prevenir futuros accidentes.



Para el COPAC el Informe Técnico A-032/2008 sobre el accidente del MD82 de Spanair no profundiza en las causas del siniestro

La posición del COPAC fue compartida por la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, por lo que ambas partes ofrecieron una rueda de prensa conjunta para exigir que las circunstancias que desencadenaron la tragedia se conozcan en profundidad para así prevenir accidentes y evitar que una tragedia similar vuelva a producirse. En este sentido, el COPAC se comprometió a realizar una revisión independiente del Informe con un equipo de expertos a nivel nacional e internacional, revisión que puso en marcha en el mes de septiembre.

Por otro lado, también hubo diferentes reuniones con responsables de **Salvamento Marítimo**, que dieron lugar a la realización de una auditoría de Seguridad por parte del COPAC al operador encargado de prestar el servicio de Salvamento a través de SASEMAR.

Como en años anteriores se colaboró con otras organizaciones del sector aéreo, como Senasa, AENA y la CIAIAC, en diversos proyectos relacionados con sus diferentes ámbitos de competencias.

Otro de los temas que a lo largo de 2011 fueron habituales en los contactos con AESA fue la creación del **Centro Evaluador COPAC (CEC)**, un centro de competencia lingüística con un método propio adaptado a la mentalidad y realidad de los pilotos. A finales de año el CEC estaba listo para empezar a funcionar, a falta de la autorización oficial correspondiente. También se participó en el Comité de Expertos en Instrucción organizado por el Ministerio de Fomento.

A lo largo del año fueron varias las reuniones que se mantuvieron con diputados y portavoces parlamentarios de los distintos grupos políticos representados en la Comisión de Fomento del Congreso con el objetivo de exponer la postura del COPAC sobre distintas cuestiones normativas relacionadas con la profesión de piloto. De cara a la **modificación de la Ley de Seguridad Aérea**, aprobada en el mes de febrero, el COPAC mantuvo reuniones con todos los grupos parlamentarios para que la norma otorgara carácter reservado a la información reportada por los pilotos y resto de profesionales del sector y protegiera las acciones preventivas que en materia de seguridad pueda adoptar un piloto. La norma salió adelante en el Senado, pero en el Congreso de los Diputados, a pesar del apoyo de varios grupos parlamentarios se frustraron las expectativas, y finalmente se votó en contra, de manera que los pilotos quedan desprotegidos a la hora de adoptar actuaciones preventivas de seguridad.

El COPAC, ante las graves consecuencias que podía tener esta Ley, logró que posteriormente se modificara el art. 18.1 mediante una enmienda, de manera que la información que reporten los pilotos y el resto de profesionales aeronáuticos también tenga carácter reservado, al igual que la información de los proveedores de servicio y productos aeronáuticos.

El cambio de Gobierno también influyó en el desarrollo de 2011. Así, el último trimestre del año estuvo marcado por las elecciones que tendrían lugar a finales de noviembre y que dieron lugar a un cambio de gobierno. De esta manera, gran parte de los altos cargos de la Administración de Fomento fueron relevados. COPAC contactó inmediatamente con los nuevos responsables para

iniciar cuanto antes una colaboración que permita buscar soluciones a los problemas del sector y a las necesidades de la profesión.

También hubo contactos con varias universidades en relación con el Título Oficial de Grado de Piloto de Transporte de Línea Aérea y el establecimiento de vías de colaboración para su implementación.

Por otro lado, en 2011 la Junta de Gobierno del COPAC nombró 5 nuevos colegiados de honor en reconocimiento a su apoyo a la Institución, su trabajo y esfuerzo en favor de la profesión de piloto y, por extensión, de los usuarios del transporte aéreo, y por su compromiso con la excelencia y la calidad. Los nuevos colegiados de honor fueron Linda Connell, investigadora del NASA Ames Research Center y directora del Centro de Investigación de Reportes Confidenciales de la NASA, Dolores Puig, Exdiputada del PSC, Sebastian González, diputado del PP, Ignacio Burgos, ex senador del PP y vicepresidente de la Diputación de Ávila, y José Segura, diputado del PSOE.



El COPAC nombró Colegiada de Honor a Linda Connell, por su contribución a la seguridad aérea como investigadora del NASA Ames Research Center.

Finalmente, el COPAC prestó apoyo institucional y asesoramiento a los familiares de varios colegiados que por distintas causas fallecieron en el ejercicio de su profesión, tanto en España como en el extranjero. Así mismo, acudió a los funerales o actos de homenaje celebrados en su memoria, entre ellos el acto que tuvo lugar en Palma de Mallorca en recuerdo del colegiado Antoni Planas, fallecido en atentado terrorista en Kabul (Afganistán).

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 2011. Además de analizar varios Partes de Incidencia Profesional recibidos en el COPAC, a lo largo del año la Comisión Deontológica advirtió y denunció el aumento de las presiones sobre las tripulaciones y las consecuencias que estas presiones pueden tener sobre la legalidad y seguridad de las operaciones de vuelo, especialmente cuando dichas presiones están dirigidas a prolongar las programaciones de las tripulaciones más allá de los límites establecidos. Así mismo, la Comisión Deontológica recordó a los operadores aéreos y a la Administración aeronáutica que la autoridad del Comandante es un pilar fundamental de la defensa de la seguridad aérea.

VENTANILLA ÚNICA

A lo largo de 2011 el COPAC no recibió ninguna queja o reclamación de los consumidores o usuarios del transporte aéreo.

Desde 2010 el COPAC dispone de la denominada Ventanilla Única en su página web para que los usuarios del transporte aéreo puedan 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.

ACUERDOS DE COLABORACIÓN

Centro Evaluador COPAC (CEC). COPAC y el CEC firman un convenio de cooperación educativa con el objetivo de establecer un método que cubra las necesidades de los pilotos de acuerdo con los requisitos de OACI y AESA en materia de competencia lingüística

Centros auditivos GAES. COPAC firma un acuerdo con GAES por el que los colegiados y sus familiares en primer grado se beneficiarán de una serie de servicios y ventajas a la hora de realizar revisiones auditivas, detectar posibles pérdidas auditivas y analizar soluciones.

Indra. Con el objetivo principal de mejorar la formación y el entrenamiento con simuladores de vuelo, el COPAC firma un acuerdo con la compañía tecnológica Indra, por el cual el Colegio aportará su conocimiento y experiencia para participar en el proceso de validación y calificación de sus simuladores de aviones comerciales.

IT Aérea. COPAC firma un Convenio de colaboración entre el Instituto Técnico de Formación Aérea y COPAC con el objetivo de impulsar y desarrollar acciones formativas dirigidas a los colegiados, a través de la cooperación en programas de formación, asesoramiento.

Senasa. En 2011 siguió vigente el acuerdo que COPAC y Senasa establecieron para la implantación del requisito de la competencia lingüística. El COPAC proporciona a senasa, como centro evaluador, examinadores y evaluadores, todos ellos seleccionados entre los propios colegiados.

CIAIAC. COPAC y la CIAIAC mantuvieron el convenio de colaboración establecido para los años 2010 y 2011 con la finalidad de mejorar la seguridad de las operaciones aéreas y prevenir accidentes e incidentes de aviación civil. A través de este convenio COPAC se comprometía a aportar expertos en operación de vuelo y factores humanos a las investigaciones de la CIAIAC. Además, se establecía la cooperación entre ambas instituciones 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.

ACTOS Y EVENTOS



Las jornadas OACI-COPAC fueron un éxito de participación

21 enero. Miembros de la Junta de Gobierno del COPAC asiste a la misa con motivo del primer aniversario del accidente del Helimer en Almería.

21 enero. El COPAC asiste al funeral de piloto Antonio Martínez en Córdoba, fallecido en accidente aéreo en Chile.

17 febrero. COPAC participa en unas jornadas de la Sociedad Andaluza de Farmacéuticos de Hospitales para ofrecer una visión sobre la cultura de seguridad en el sector aéreo y su aplicación al ámbito sanitario. Eduardo Gavilán fue el encargado de dar la ponencia.

24 y 25 de marzo. Celebración del Seminario OACI-COPAC en el Congreso de los Diputados sobre "Información de Seguridad: Cooperación entre las Autoridades Aeronáuticas y Judiciales. *Programas Estatales de Seguridad, Sistemas de Gestión de Seguridad e Investigación de Accidentes*".

5 abril. El Vocal del COPAC y Director general Técnico, Eduardo Gavilán, COPAC da una ponencia en el Congreso Anual de la Sociedad Andaluza de Farmacéuticos de Hospitales, celebrado en Almería, sobre los protocolos y sistemas de seguridad en aviación.

26 de mayo. COPAC participa en la I Jornada Técnica sobre Productos Meteorológicos para la Aviación, organizada por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) para conocer el uso que se hace de dichos productos, identificar posibles mejoras y detectar necesidades de nuevos productos.

18 de junio. Una representación institucional del COPAC asiste a la inauguración de un monumento en recuerdo de las víctimas del accidente del vuelo JK5022 de Spanair en Madrid para mostrar el apoyo del sector profesional a los familiares de víctimas y supervivientes.

7 de julio. El Decano del COPAC, Luis Lacasa Heydt, acude a la localidad mallorquina de Marratxí al funeral del piloto español víctima de un atentado terrorista en Kabul (Afganistán), Antoni Planas Juan.

18 de julio. COPAC asiste a la Asamblea General Ordinaria Conmemorativa del LXIV Aniversario del Colegio de Pilotos Aviadores de México.

29 de julio. Representantes del COPAC asisten al homenaje en el Aeropuerto de Son Bonet en Palma de Mallorca al colegiado Antoni Planas, fallecido en atentado terrorista en Kabul (Afganistán).



COPAC participó en el homenaje que se celebró en el aeropuerto de Palma de Mallorca en recuerdo de Antoni Planas, fallecido en atentado terrorista en Kabul



El Decano del COPAC participó, junto a otros representantes del sector, en la II Mesa Redonda sobre el estado de la Aviación en España



La Cámara de Comercio de Santiago de Compostela acogió una conferencia sobre el aeropuerto de Lavacolla

20 de agosto. Luis Lacasa asiste en representación del COPAC a los actos de homenaje a las víctimas del tercer aniversario del accidente del vuelo JK 5022 en el aeropuerto de Barajas.

30 de septiembre. Participación del Decano del COPAC en la II Mesa Redonda sobre el Estado de la Aviación en España organizada por Aviación Digital.

21 de octubre. Francisco Javier Iglesia, Secretario del COPAC, asiste a la entrega de diplomas y alas de aviador del curso de Graduado Superior en Aviación Comercial-Piloto de Línea Aérea de Adventia.

10 de noviembre. COPAC participa en el XII Simposium Nacional de Medicina Aeroespacial organizado por la Sociedad Española de Medicina Aeroespacial (SEMA) celebrado en Santander los días 10 y 11. El colegiado Marcelino Ruiz impartió una ponencia sobre discapacidad y vuelo.

10 de noviembre. Eduardo Gavilán, vocal del COPAC, ofreció una conferencia en la Cámara de Comercio de Santiago de Compostela sobre la operatividad del aeropuerto de Lavacolla.

25 de noviembre. Representantes del COPAC acudieron al Acto de Inauguración del Curso en CESDA.

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.

RECURSOS HUMANOS

Durante el 2011 la plantilla del COPAC sufrió algunas variaciones. Por un lado, se realizó un contrato para incorporar una persona de apoyo al departamento de Prensa y Comunicación. A finales de año se produjo una baja en la Dirección General Técnica que dio lugar a una nueva contratación para cubrir las necesidades de dicha Dirección. De esta forma la plantilla pasó de 7 a 8 empleados, uno más que en 2010.

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

SECRETARÍA

A lo largo de 2011 se colegiaron **173** pilotos y **55** se dieron de baja, cerrándose el año con un total de **6.023 colegiados**. También se gestionaron **939** cuotas reducidas ordinarias y **35** cuotas exentas.

Al mismo tiempo, debido al continuo aumento de colegiados que se van a trabajar al extranjero, se recibieron **182** solicitudes de cuota reducida extraordinaria y 162 solicitudes del certificado de **no haber tenido accidentes** e incidentes que, principalmente requieren los colegiados que buscan empleo fuera de España.

En 2011, un total de **172** colegiados solicitaron el certificado de horas para la obtención de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (**ATPL**) de Avión y 7 de Helicóptero.

97 colegiados solicitaron la convalidación del Título de Transporte de Línea Aérea a una **Diplomatura** Universitaria tramitada con el Ministerio de Educación a través del COPAC.

Todos los colegiados que solicitaron y renovaron la cuota reducida ordinaria recibieron el certificado de descuento para pasar el reconocimiento médico del **CIMA**.

Se expidieron **45** certificados de descuento para el **examen de inglés** en Senasa para la anotación del nivel de Competencia Lingüística.

A finales de 2011 se empezó a tramitar un nuevo certificado correspondiente a las **horas totales de vuelo**, que fue solicitado por 7 colegiados.

Cerca de **1.000** colegiados utilizaron el sistema de actualización de datos desde la web del COPAC para modificar sus datos personales de una forma rápida, sencilla y absolutamente fiable.

Respecto a la gestión documental, se registraron **2.108** entradas y **1.192** salidas.

A todo ello se suma la atención presencial y telefónica para atender las consultas y ofrecer un trato personalizado a los colegiados.



En cuanto a las cuotas colegiales, en el año 2011 se mantuvieron las mismas que en el año anterior. Así, la cuota para los colegiados no ejercientes o que no superan el salario mínimo interprofesional, ejercen en el extranjero o pertenecen a los cuerpos y fuerzas de seguridad del estado fue de 18 euros al trimestre. La cuota para los colegiados ejercientes fue de 75 euros al trimestre. La cuota de inscripción, sólo aplicable a los colegiados ejercientes, fue de 120 euros, en base a las gestiones administrativas necesarias para tramitar la colegiación.

ASESORÍA JURÍDICA

A lo largo de 2011 la Asesoría Jurídica de COPAC, dentro del contexto profesional por el cual muchos colegiados están ejerciendo en compañías aéreas extranjeras, prestó una especial atención a la demandas de dichos colegiados. Dado que la autoridad aeronáutica nacional no facilita determinadas gestiones o certificados, el COPAC atendió sus consultas e intervino frente a aquellas compañías que no facilitaban cierta documentación de vuelo al piloto cuando éste cambiaba de operador. También se ha prestado asesoramiento de cara a realizar gestiones ante instituciones y compañías aéreas extranjeras y se han emitido distintos certificados exigidos por Autoridades de Aviación Civil de diferentes países, necesarios para el ejercicio profesional de los colegiados.

Por otro lado, como en ejercicios anteriores, el COPAC tramitó ante AESA expedientes sancionadores de colegiados, ejerció la defensa ante los juzgados penales de colegiados y prestó asesoramiento jurídico telefónico y presencial. En este sentido, destacan las dudas de los pilotos de helicópteros en torno a la tramitación del certificado de las horas de vuelo de helicópteros para la obtención del ATPL y la contabilidad de las horas de vuelo, cuestiones que fueron planteadas ante AESA.

En los juzgados y Tribunales también se llevó a cabo una importante labor. A la atención y contestación a solicitudes de Juzgados y Tribunales, se suma la personación del COPAC en

diversas causas. A los casos del accidente del JK5022 de Spanair, del accidente de Tenerife del helicóptero Sirkosky y del accidente del Helimer 207 ocurrido en Almería, en los que el COPAC está personado desde su inicio y sobre los que se han seguido todas las diligencias, en 2011 hay que añadir la personación por el cierre de Quantum Air y los accidentes de trabajos aéreos ocurridos en Villastar (Teruel), La Peza (Granada), Verín (Ourense) y Alcaraz (Albacete).

Sin duda, el organismo que requirió más atención fue la AESA, a la que a lo largo de 2011 se solicitó en varias ocasiones un posicionamiento jurídico en cuestiones técnicas y sobre la que se presentaron numerosas denuncias relativas a la labor inspectora, que en muchas ocasiones no fueron contestadas.

Entre las denuncias, escritos y otras acciones jurídicas planteadas durante 2011 destacan los siguientes:

- Certificación de horas de vuelo realizadas por pilotos militares.
- Convalidación de licencias de helicópteros obtenidas sobre la base de la normativa nacional, respecto a las actuales JAR-OPS 2.
- Problemas con la anotación de la competencia lingüística, tanto en idioma inglés como en idioma castellano.
- Programaciones de las tripulaciones de algunos operadores de Trabajos Aéreos.
- Diferencias existentes entre ciertos Manuales de Operaciones y la Circular Operativa 16B.
- Petición de regulación de los vuelos de Estado
- Solicitud de la reducción de los plazos en la renovación de licencias y habilitaciones.

En el caso concreto de las denuncias presentadas sobre distintos operadores de helicópteros, ante la ausencia de respuesta de la AESA, el COPAC optó por acudir a órganos del Ministerio de Trabajo para denunciar dichas irregularidades.

Otros organismos aeronáuticos que han requerido la atención de la asesoría jurídica del COPAC fueron la CIAIAC y la CEANITA, a las que se solicitó una regulación y cumplimiento de los fines de dichas Instituciones, tras la detección de ciertas deficiencias en su funcionamiento.

En cuanto al turno de peritos, se actualizaron los datos y pertenencia a dicho turno, se realizó la designa de peritos y se dio asesoramiento en trámites procesales.

En 2011, la asesoría jurídica elaboró varios dictámenes e informes jurídicos relativos a los honorarios orientadores profesionales, la identificación de las tripulaciones, las injurias contra un Comandante en el ejercicio de su cargo y la regulación legal de los pasajeros conflictivos.

Además, como viene siendo habitual, la Asesoría Jurídica prestó asistencia y asesoramiento jurídico a la Comisión Deontológica por la instrucción de expedientes e intervino en la resolución de los Partes de Incidencia Profesional.

En cuanto a los procedimientos del COPAC, en 2011 estaban abiertos dos, ambos instruidos por la Agencia Española de Protección de Datos. Sobre uno de los procedimientos se dictó resolución en diciembre de 2011 con carácter sancionador e imponiéndose una multa de 40.001 euros. Dado que la resolución no era firme fue recurrida ante la sala Contencioso-Administrativa de la Audiencia Nacional. El otro procedimiento, relacionado con cesión de datos, impone multas por importe de 300.526,05 y 60.101,21 €. En mayo de 2011 la sentencia adquirió firmeza, pero existen varias circunstancias que afectan a la obligación de pago, entre ellas la reforma de la Ley de 4 de marzo de 2011, que rebaja la calificación de las infracciones por cesión de datos de muy graves a graves, reduciendo el importe mínimo de las sanciones graves a 40.000 €, por lo que en base al principio de retroactividad, debe revisarse dicho importe.

PRENSA Y COMUNICACIÓN

El Departamento de Prensa y Comunicación del COPAC llevó a cabo en 2011 múltiples actividades dirigidas a colegiados, medios de comunicación y otros públicos relacionados con el sector aéreo.

Entre los temas más relevantes, destaca la labor en torno a la modificación de la Ley de Seguridad Aérea y la enmienda que el COPAC propuso para la protección de las decisiones de los comandantes. Así mismo, la organización y difusión del Seminario organizado por COPAC en colaboración con OACI "*Información de Seguridad: Cooperación entre la Aviación y las Autoridades Judiciales*" generó una importante cantidad de trabajo logístico, organizativo, institucional y mediático al que se dedicaron numerosos recursos y tiempo.

La elevada siniestralidad en Trabajos Aéreos también generó una atención especial, tanto para exigir la regulación del sector como para atender a los numerosos medios que cubrieron los fatales accidentes. Además, la publicación en julio del informe técnico de la CIAIAC sobre el accidente del JK5022 y la disconformidad del COPAC con numerosos aspectos del mismo centraron buena parte del trabajo del departamento.

En este sentido, ambos asuntos dieron lugar a sendas **ruedas de prensa** convocadas por el COPAC. La primera de ellas tuvo lugar el 20 de junio para exponer ante los medios de comunicación la necesidad urgente de que el Gobierno regule el sector de los Trabajos Aéreos ante la elevada siniestralidad (hasta esa fecha habían fallecido 13 personas que aumentaron hasta 20 a lo largo de todo el año). La segunda rueda de prensa se realizó junto a la Asociación de Afectados del JK5022 con el objetivo de valorar públicamente el informe de la CIAIAC sobre el accidente de Spanair. Ambas organizaciones consideraron el informe incompleto y que no profundizaba en las causas del accidente, por lo que no cumplía con la función de prevenir accidentes similares en el futuro.



El COPAC y la AVJK5022 ofrecieron una rueda de prensa conjunta para valorar el Informe de la CIAIAC

Precisamente ambos asuntos, centraron buena parte de la atención de los medios de comunicación en cuanto a asuntos del sector a lo largo de 2011. El elevado número de accidentes en el sector de los Trabajos Aéreos tuvo mucha difusión en medios locales, mientras la publicación del informe de la CIAIAC y la evolución de la investigación judicial relacionada con el accidente de Spanair despertaron también el interés periodístico.

Por otra parte, temas técnicos como los problemas en el espacio aéreo tras la erupción de los volcanes Grimsvötn (Islandia) y Puyehue (Chile) o la implantación del Sistema de Dirección de Plataforma en la terminal 4 de Barajas han sido otros asuntos para los que los medios han solicitado la opinión y valoración profesional del COPAC.

A lo largo de 2011 el COPAC enviaron a los medios un total de **22 comunicados de prensa**:

- El Colegio Oficial de Pilotos pide mejoras en materia de seguridad en el servicio de Salvamento Marítimo (21/01/2011)
- El Colegio de Pilotos solicita al Ministerio de Fomento más control sobre las escuelas de vuelo (04/02/2011)
- El Colegio Oficial de Pilotos considera que la modificación de la Ley de Seguridad Aérea no cumple con las expectativas creadas (16/02/2011)
- Los profesionales aeronáuticos se oponen a la nueva Ley de Seguridad Aérea (07/03/2011)
- El Colegio de Pilotos lamenta el accidente de helicóptero ocurrido en Teruel (19/03/2011)
- La protección de la información de seguridad aérea, a debate (23/03/2011)
- El Colegio de Pilotos exige una vez más a Fomento un mayor control sobre las escuelas de vuelo (10/05/2011)
- El Colegio de Pilotos lamenta el accidente de helicóptero ocurrido en Burgos (07/06/2011)
- Indra y el Colegio de Pilotos colaborarán para mejorar la formación y el entrenamiento con simuladores de vuelo (14/06/2011)
- El Colegio de Pilotos exige al Gobierno la regulación de los Trabajos Aéreos (20/06/2011)
- El Consejo de OACI destaca el éxito del Seminario Internacional organizado en España en colaboración con el Colegio de Pilotos (29/06/2011)
- El COPAC lamenta la muerte del piloto español fallecido en Kabul (29/06/2011)
- La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 y el Colegio de Pilotos denuncian el fracaso institucional del informe de la CIAIAC sobre el Accidente de Spanair del 20.8.2008 (04/08/2011)
- El Colegio de Pilotos insiste en la falta de rigor del informe de la CIAIAC sobre el accidente de Spanair (16/08/2011)
- El Colegio de Pilotos lamenta el accidente de helicóptero ocurrido en Granada (20/09/2011)
- El Colegio de Pilotos exige la reestructuración de la DGAC y de la AESA para frenar el deterioro de la seguridad aérea (03/10/2011)
- Fomento se compromete con el Colegio de Pilotos a establecer un plan de reestructuración para la mejora de la seguridad en trabajos aéreos (11/10/2011)
- El Colegio de Pilotos denuncia irregularidades en el aeródromo de Beariz en Ourense (13/10/2011)
- El Colegio de Pilotos denuncia las malas prácticas en el mantenimiento de aeronaves (18/10/2011)
- Fomento no confirma si las autorizaciones de trabajos aéreos que emite cumplen con la legalidad (28/10/2011)

- El Colegio de Pilotos considera que la investigación judicial del JK5022 no profundiza en las causas del accidente (13/12/2011)
- El Colegio de Pilotos denuncia la pasividad de la Xunta y del Ministerio de Fomento ante la situación de ilegalidad del Servicio de Guardacostas de Galicia (15/12/2011)

A lo largo de 2011 hubo un total de 855 **apariciones en medios de comunicación** que se reparten de la siguiente forma:

Prensa escrita: 97 apariciones Radio: 27 intervenciones Televisión: 26 intervenciones Prensa Online: 705 intervenciones
--

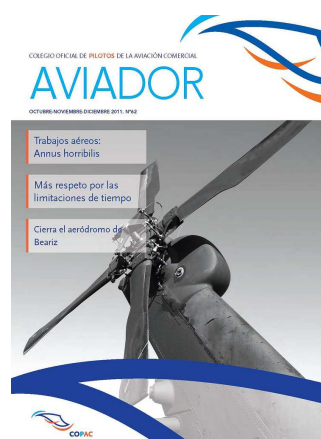
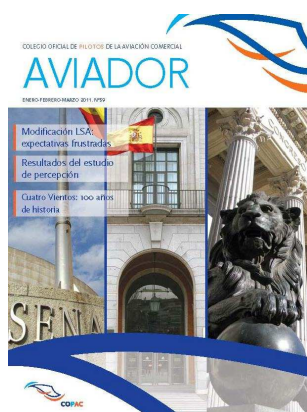
La **página web** www.copac.es fue un año más una herramienta de comunicación entre el COPAC y los colegiados así como con cualquier persona interesada en la actividad del Colegio. Durante 2011 se recibieron un total de 122.031 visitas, con una media de más de 10.000 visitas mensuales. A través del apartado de Contacto de la web se recibieron 232 consultas, tanto de colegiados como de otras personas.

A la suscripción vía web al **Dossier de Prensa diario**, que ofrece una selección de las noticias de actualidad del sector aeronáutico, en 2011 se incorporó la opción de suscripción a las **alertas ASRS** (Aviation Safety Reporting System) de la NASA, que ofrece a los colegiados suscritos Alertas de seguridad emitidas por ASRS, sobre las deficiencias o problemas identificados en los reportes que reciben y gestionan.

La presencia del COPAC en **redes sociales** ha sido otro aspecto que se ha potenciado en 2011. La página fan del COPAC en **Facebook** ha cerrado el año con 773 usuarios y una tendencia de participación ascendente a lo largo del año. Además, el nivel de participación a través de comentarios de los usuarios ha aumentado en un 80%.

La creación de un canal en **Twitter** en el mes de octubre ha supuesto una nueva vía para conocer los temas aeronáuticos de interés en Internet y para dar una mayor difusión de la actividad del COPAC, así como para comunicarse con los usuarios de la red. El canal finalizó el año con 214 followers y 130 tweets publicados. Además, el COPAC creó también su cuenta en Slideshare, para compartir presentaciones y documentación de interés.

Las redes sociales se convirtieron así en un nuevo canal de comunicación con colegiados y con otras personas relacionadas o interesadas en la aviación. Para informar a los colegiados de todos aquellos temas de interés de una manera directa y eficiente, se enviaron a través del correo electrónico un total de 44 **COPAC Informa**.



Por otro lado, se ha utilizado también el SMS (4) para recordar plazos importantes como la renovación de cuota reducida.

El departamento de Comunicación coordinó los distintos **actos y eventos** que se realizaron a lo largo del año, y preparó las intervenciones de representantes del COPAC en aquellos actos y conferencias a los que la Institución fue invitada a participar.

La **Revista Aviador** siguió siendo un año más una publicación centrada en temas profesionales, pero en 2011 incorporó novedades en sus secciones y contenidos, como la sección TIC para informar a los colegiados de la oferta tecnológica que puede ser útil en el ejercicio de su profesión, la sección Colegiados por el mundo en la que los colegiados comparten sus experiencias en compañías y países extranjeros.

Por último, desde el departamento de comunicación se coordinó el estudio denominado **Aerobarómetro**, cuya finalidad era conocer la percepción de los colegiados sobre aspectos de gran importancia para la profesión en relación tanto con los operadores como con las instituciones aeronáuticas. La encuesta se realizó en colaboración con una organización especializada en este tipo de estudios y totalmente independiente (IPSOS Loyalty), y se recibieron un total de 616 respuestas que ofrecen una información muy valiosa al poner de manifiesto algunas carencias y problemas de la aviación española, y constatar la necesidad de introducir cambios en aspectos esenciales para generar confianza y mejorar el funcionamiento de los operadores y de la autoridad aeronáutica. Además de entre los colegiados, los resultados del Aerobarómetro se dieron a conocer entre los operadores aéreos y todas las instituciones y administraciones relacionadas con la aviación y evaluadas en el estudio.

4. DIRECCIÓN GENERAL TÉCNICA

La Dirección General Técnica del COPAC desarrolló una importante labor a lo largo de 2011. Más allá de la gestión y resolución de los Partes de Incidencias Profesional (PIP), uno de sus cometidos principales, desde la DGT se llevaron a cabo diversos proyectos técnicos, estudios y colaboraciones. Además, se realizaron numerosas consultas ante la autoridad aeronáutica y se presentaron denuncias por diversas irregularidades por su incidencia en el ejercicio profesional o en la seguridad de las operaciones.

COLABORACIONES, PROYECTOS E INICIATIVAS

SEGURIDAD

Safety

El COPAC estuvo muy atento a la aplicación de la normativa de actividad y descanso. En el ámbito político se instó a la autoridad aeronáutica a publicar un Real Decreto, que en 2011 quedó pendiente hasta la publicación de una próxima NPA de EASA. Por otro lado, se hicieron varios peritajes de cara a juicios relacionados con incumplimientos de la norma.

En cuanto a las compañías aéreas, el COPAC solicitó que adaptaran sus manuales de operaciones a la normativa, e instó a AESA en el mismo sentido. Esta situación generó problemas con las programaciones por el incumplimiento de la norma por parte de algunos operadores.

Por otro lado, en mayo de 2011 tras la erupción de un volcán islandés, buena parte del espacio aéreo europeo se vio nuevamente alterado, por lo que el COPAC emitió una serie de recomendaciones para que los colegiados identificaran todas las contingencias que pudieran afectar a los vuelos.

Formulario de fatiga de vuelo

La Dirección General Técnica creó a mediados de 2011 un formulario de fatiga de vuelo destinado a conocer las causas y las manifestaciones de la fatiga entre los pilotos. Su finalidad es la recopilación de datos para elaborar un análisis predictivo que detecte los riesgos asociados a la fatiga provocados por condiciones de programación defectuosas.

La información obtenida permitirá conocer la incidencia de la fatiga entre las tripulaciones y ayudará a garantizar la seguridad tanto de las operaciones como de los usuarios del transporte aéreo, puesto que la fatiga puede ser el origen de un error humano que a su vez llegue a causar un incidente o accidente aéreo. En la segunda mitad de 2011 se recibieron 12 formularios de fatiga.

Alertas ASRS

A finales de año se puso en marcha el servicio de suscripciones a las Alertas de Seguridad emitidas por Aviation Safety Reporting System (ASRS), sobre las deficiencias o problemas identificados en los reportes que reciben y gestionan. Estas alertas se envían únicamente a instituciones relacionadas con el ámbito aeronáutico y no a particulares, por lo que este servicio es especialmente interesante para los colegiados. Cerca de 300 colegiados se suscribieron en 2011 a este servicio orientado a difundir información de seguridad.

Security

Una de las prioridades del COPAC fue la búsqueda de una solución a los problemas relacionados con los controles aeroportuarios, que tanto afectan a los colegiados. A lo largo de 2011 COPAC mantuvo diversas reuniones con representantes de AESA, cuyo resultado fue la aprobación de la creación de una tarjeta de identificación de tripulantes mediante datos biométricos. Al finalizar el año tan sólo estaba pendiente determinar el presupuesto destinado a las tarjetas y el canal adecuado de distribución, pero previsiblemente en 2012 los pilotos contarán con tarjetas biométricas de identificación.

También hubo contactos para, dentro del Plan Nacional de Seguridad, solicitar una correcta aplicación de la SA-14 en los aeropuertos.

Por otro lado, el COPAC realizó varias consultas a los directores de varios aeropuertos de la red AENA, como Barajas, El Prat y Los Rodeos, relacionadas con los controles de seguridad, tanto a tripulaciones como a los usuarios del transporte aéreo, y con las funciones e identificación del personal de seguridad de los aeropuertos, de manera que se eviten posibles problemas.

CEANITA

CEANITA, entre cuyos miembros hay un representante de COPAC, se encargó de estudiar y calificar los incidentes ATS remitidos desde AESA y el SNS. De su estudio se derivó la necesidad de modificar las Frustradas de las 4 pistas de Barajas, que ya están en vigor. En 2011 se estudiaron y calificaron muchos menos incidentes que en los años anteriores.

INFORME TÉCNICO CIAIAC A-032/2008

Tras la publicación por parte de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) del Informe Técnico A-032/2008 sobre el Accidente de Spanair ocurrido el 20 de Agosto de 2008 el COPAC puso en marcha una revisión independiente del Informe, para lo cual organizó un equipo de expertos a nivel nacional e internacional.

COPAC adoptó esta iniciativa al considerar que el informe de la CIAIAC no cumple con su finalidad de mejorar la seguridad aérea. Con la revisión independiente el COPAC estudió en profundidad el informe, investigando y recabando la mayor información posible de todas las circunstancias que rodearon una de las más graves tragedias aéreas ocurrida en nuestro país. La revisión del informe se hará pública en 2012 y se remitirá oficialmente a la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados para pedir la rectificación del Informe de la CIAIAC y a los organismos internacionales competentes en seguridad aérea.

AENA

A lo largo de 2011 se participó en varios proyectos relacionados con AENA. Por un lado, AENA solicitó la participación del COPAC en el proceso de Certificación de aeropuertos para contar con los conocimientos y punto de vista de los pilotos de cara a la determinación de los riesgos asociados a las operaciones en varios aeropuertos.

También se participó en diversos grupos de trabajo técnicos en los que se abordaron cuestiones como la modificación del procedimiento sobre "OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA LVP – RGA (CAT II / III – LVTO)" del Manual del Aeropuerto, la sistemática de la investigación de las incursiones en pista, la alarma local en abortos al despegue, la autorización a despegue con NOTAM de cierre de pista publicado o los cambios en el procedimiento de deshielo, entre otros.

Por otro lado, AENA, a través de la División de Seguridad Operacional de Navegación Aérea y del departamento de Seguridad Operacional del aeropuerto Madrid-Barajas, organizó varias sesiones para la identificación de riesgos con motivo de la puesta en servicio del SDP (Servicio de Dirección en Plataforma), que entró en vigor a finales de año.



A finales de 2011 comenzó a funcionar el Servicio de Dirección en Plataforma (SDP) en el aeropuerto de Barajas

TRABAJOS AÉREOS

Las operaciones de Trabajos Aéreos, tanto con ala fija como con helicóptero, acapararon buena parte del trabajo desarrollado desde la Dirección General Técnica del COPAC. Si bien tradicionalmente las carencias de este sector exigen una mayor atención, la siniestralidad de 2011 rompió todas las estadísticas y provocó numerosas acciones del COPAC. Las denuncias públicas y la exigencia de medidas por parte de la autoridad aeronáutica dieron lugar a la creación en el mes de junio del Grupo de Expertos en Helicópteros y Trabajos Aéreos (GEHTA), en el que están representados el Ministerio de Fomento, los operadores y los profesionales, a través del COPAC. En el marco del GEHTA el COPAC presentó varias propuestas orientadas a mejorar la seguridad de las operaciones relacionadas con aspectos como la formación de las tripulaciones, las condiciones de las bases aéreas de operaciones contraincendios o los requisitos mínimos que deben contener los Pliegos de Condiciones Técnicas, entre otros. Así mismo, se comenzó a trabajar en el desarrollo de un reglamento de Trabajos Aéreos que previsiblemente se publicará a lo largo de 2012.

Al mismo tiempo, en 2011 la DGT realizó un **Estudio sobre los informes técnicos de la CIAIAC relacionados con los Trabajos Aéreos 2001-2011**, con el objetivo de identificar causas y factores comunes contribuyentes en los accidentes e incidentes, identificar amenazas o malas prácticas, obtener indicadores de tendencias, obtener indicadores de seguridad y hacer seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones. El estudio se basó en los informes técnicos emitidos por la CIAIAC entre 2001 y 2011 e incluía recomendaciones dirigidas a distintos organismos orientadas a reducir la siniestralidad en el sector.

La DGT del COPAC también elaboró un estudio de *Recomendaciones de seguridad para la operación del AT-802 en labores de extinción de incendios*, dado el alto índice de siniestralidad en aeronaves de plano fijo dedicadas a esta tarea, y un estudio de *Recomendaciones para el lavado de aisladores de líneas eléctricas con helicóptero*, con el objetivo de mitigar ciertos riesgos potenciales y ayudar a los operadores a realizar una identificación proactiva de los mismos para mantener unos niveles aceptables de seguridad en este tipo de operaciones, que requieren un alto nivel de exigencia.



Una denuncia del COPAC sobre las irregularidades de la base de extinción de incendios de beariz (Ourense) provocó el cierre de la misma



Por otro lado, entre las denuncias presentadas ante la AESA, las relacionadas con Trabajos Aéreos fueron las más numerosas. Entre los temas denunciados se encuentran cuestiones como los tiempos de vuelo y operación en helicópteros, los tiempos de respuesta operaciones HEMS en Andalucía, la regulación del uso de la radio por los coordinadores aéreos, las discrepancias en los procedimientos de las listas de emergencias y anomalías que utilizan los pilotos de los modelos Sikorsky 61 operados por algunos operadores y el manual de vuelo del fabricante en caso de aviso de luz roja "Bimpress" o la situación de ilegalidad bajo la que durante varias semanas trabajaron los pilotos del servicio Gardacostas de Galicia, que a pesar de haber superado el número de horas de trabajo anuales, eran programados por su compañía, obligándoles a incumplir la norma.

Por su repercusión, cabe destacar igualmente las denuncias relativas a las irregularidades del aeródromo de Beariz (Ourense), por no cumplir varios requisitos de la normativa de referencia de AESA sobre la construcción y certificación de aeródromos privados, denuncia que provocó el cierre del aeródromo.

Así mismo, en noviembre de 2011 COPAC denunció ante la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Interna de AESA las presuntas infracciones administrativas en torno a si las autorizaciones que emite la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en trabajos aéreos cumplen con la normativa establecida. Además COPAC solicitó una Auditoría Interna de AESA al respecto.

SASEMAR

Como consecuencia de las reuniones mantenidas en 2010 con los máximos responsables de Salvamento Marítimo, en las que COPAC expuso las carencias detectadas en materia de formación y entrenamiento de tripulaciones y los problemas operacionales del servicio, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima encargó al COPAC un análisis de seguridad independiente sobre de la actuación de los medios aéreos de salvamento marítimo en las aéreas de operaciones, mantenimiento, personal y licencias.

Este análisis de seguridad se realizó en los meses de mayo y junio de 2011 y el resultado permitió detectar los puntos débiles del servicio y las áreas de mejora para garantizar la eficacia y seguridad de las operaciones de SASEMAR.

FORMACIÓN Y TÍTULO DE GRADO

En 2011 la Universidad Rovira i Virgili, a través de su centro asociado CESDA, fue la única universidad en impartir el Título de Grado, si bien otras universidades han mostrado interés y han avanzado en este propósito.

Así, Adventia asociado a la Universidad de Salamanca, preparó en 2011 la memoria para presentarlo ante la agencia autonómica de evaluación de la calidad en la enseñanza de Castilla y León. Finalmente, cuestiones políticas y presupuestarias de la Junta de Castilla y León impidieron que el Título empezara a impartirse durante 2011. Por otro lado, COPAC mantuvo contactos con la Universidad Europea de Madrid, facilitándoles el syllabus de la carrera de cara a la posible puesta en marcha del Título de Grado.

También hubo contactos con la Universidad Politécnica de Madrid con motivo de la creación del Título de Gestión Aeronáutica en tres ramas, Gestión y Dirección, Controlador y Piloto Aviador, que en un futuro podría ser un Título de Grado.

En cuanto a la Rovira i Virgili, COPAC presentó una propuesta de pasarelas para poder acceder al Título de Grado desde el Diploma universitario, pero la Agencia de Evaluación y Normalización de la Calidad de la enseñanza autonómica Catalana no las reconoció, reconociendo tan sólo las del Título Propio de CESDA, cursando previamente una serie de asignaturas, como Física y Matemática elementales.

A finales de 2011 se mantuvieron diversos contactos con la universidad Internacional de La Rioja (UNIR) para el establecimiento de acuerdos de colaboración entre ambas organizaciones de cara al fomento de los estudios online de la UNIR entre los colegiados con condiciones favorables.

ESCUELAS DE VUELO

Los problemas económicos de varias FTO's tuvieron graves consecuencias para sus alumnos, que después de desembolsar importantes cantidades económicas no recibieron la formación teórica y práctica esperada. Por este motivo, el COPAC reclamó al Ministerio de Fomento un procedimiento de inspección más riguroso y exhaustivo por parte de AESA para garantizar la viabilidad económica de las escuelas de vuelo.

Además de afectar a la calidad de la enseñanza de los alumnos, las dificultades de las FTO's afectaron a los instructores y al resto de personal de las escuelas, al mantenimiento de las aeronaves y a la propia seguridad de las operaciones.

Además de denunciar esta situación ante la autoridad aeronáutica, el COPAC se puso a disposición de los instructores de vuelo y alumnos de las escuelas afectadas para asesorarles en aquellas cuestiones de su competencia.

Por otro lado, la Dirección de Aviación General y Trabajos Aéreos del COPAC actualizó el estudio sobre la seguridad en la instrucción de vuelo en España, añadiendo nuevos datos, y participó en el Comité de Expertos en Instrucción organizado por AESA.

COMPETENCIA LINGÜÍSTICA

El requisito de competencia lingüística, que entró en vigor en marzo de 2011, fue uno de los asuntos que generó más atención por parte del COPAC. En base al acuerdo de colaboración establecido con el centro evaluador de SENASA, por el cual el COPAC aportaba los examinadores y evaluadores, en 2011 se realizaron un total de 197 exámenes y 412 ratings.

Además, se impartieron varios cursos para colegiados de preparación al examen. Por otro lado, COPAC puso en marcha la creación del Centro Evaluador COPAC (CEC), desarrollando su propio método de enseñanza y evaluación y contemplando todos los ámbitos de la profesión, es decir, aviación comercial y trabajos aéreos, lo cual representa una importante novedad frente a otros centros evaluadores. Además el CEC está gestionado por pilotos y todos los examinadores y evaluadores son pilotos.

Al finalizar 2011 todos los requisitos para ser centro oficial certificado por AESA se cumplían. Únicamente la autorización de AESA ha retrasado su puesta en marcha en 2011, como estaba previsto.

CURSOS 2011

Curso on-line Registradores de vuelo

En 2011 se puso en marcha un nuevo curso on-line dirigido a todos los profesionales de la aviación (pilotos, TMA's, controladores aéreos, ingenieros aeronáuticos) interesados en profundizar en el funcionamiento y legislación relativa a los registradores de vuelo, tanto los existentes como las nuevas tecnologías que surgen aplicadas a estos dispositivos. A lo largo del año un total de 32 alumnos de distintos perfiles realizaron el curso.

Curso on-line CAP Aeronáutico

En el último trimestre de 2011 se impartió el curso CAP Aeronáutico a través de la plataforma de formación on-line del COPAC. Un total de 13 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.

Curso SMS OACI

Entre el 8 y el 11 de marzo el COPAC organizó, en colaboración con OACI, un curso sobre Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), en el que participaron 30 personas. El objetivo principal del curso es enseñar conceptos imprescindibles de la Seguridad Operacional, así como las Normas y Métodos Recomendados en la gestión de la seguridad operacional de cara a la implementación de los SMS.

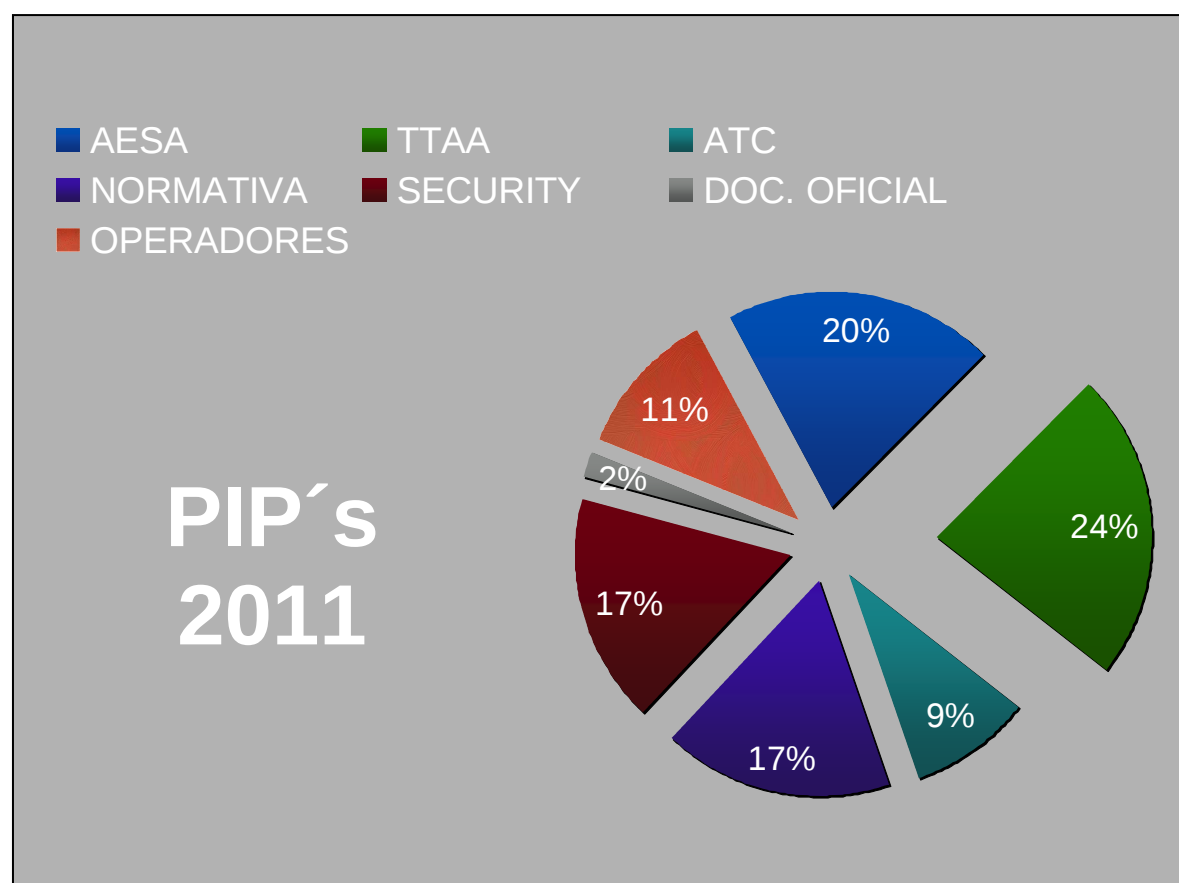
Curso SSP de OACI

Entre el 14 y el 16 de marzo COPAC impartió, en colaboración con OACI, el curso sobre Programas Estatales de Seguridad (SSP), dirigido principalmente a representantes de la autoridad aeronáutica relacionados con la implementación de los programas de seguridad y los Sistemas de Gestión de la Seguridad. 30 personas realizaron este curso.

PARTES DE INCIDENCIA PROFESIONAL

A lo largo de 2011 se recibieron 113 Partes de Incidencia Profesionales de diferente índole. En función de su naturaleza y cantidad, la distribución es la siguiente:

- 24% Trabajos Aéreos.
- 20% AESA.
- 17% Normativa.
- 17% Security.
- 11% Operadores.
- 9% ATC.
- 2% Doc. Oficial.



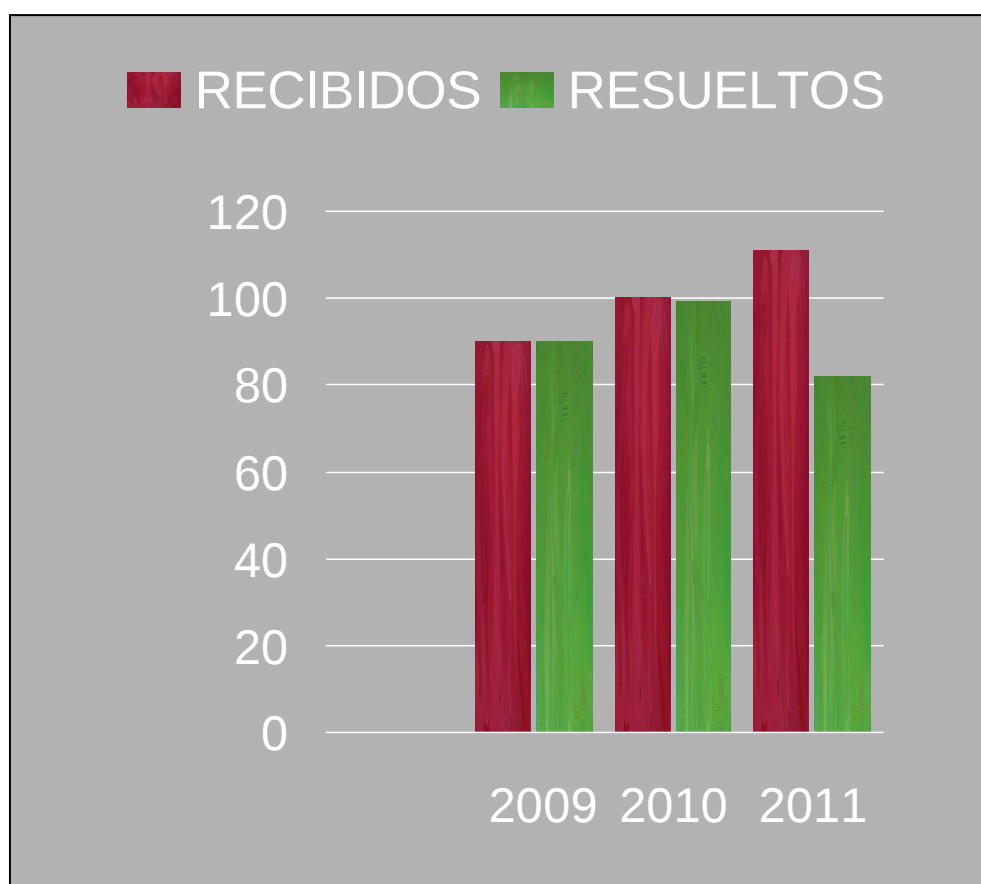
Respecto al año anterior, el número de Partes de Incidencia Profesional ha aumentado ligeramente, mientras se aprecia un cambio sustancial en el porcentaje recibido en cada sector. Así pues, comparándolo respecto a 2010 el resultado es el siguiente:

- 1.- **Trabajos Aéreos** sigue siendo la de mayor incidencia en ambos periodos 2010-2011
- 2.- Security ha tenido un gran ascenso, del 8% en el 2010 al 17% en 2011.

3.-La AESA tiene la mayor subida, pasando del 10% al 20% en el 2011.

4.- ATC es la que mas descendió en este 2011, unos 9 puntos porcentuales.

Los PIP's sobre Trabajos Aéreos siguen siendo los de mayor incidencia de reportes, como consecuencia de la falta de regulación del sector y de supervisión adecuada por parte de la autoridad competente. La mayoría de los reportes han sido acerca de la precariedad de sus condiciones profesionales.



En cuanto a la AESA, el incremento de PIP se debe a la implementación de la Competencia Lingüística.

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.

Cabe destacar también la avalancha de PIP's en relación a la normativa de actividad y descanso, debido a la gran dificultad de poder interpretar las leyes y/o modificaciones interpretativas que aplican a este tema. También es significativo el número de PIP's recibidos desde el sector de helicópteros en relación a normativa para la convalidación de teóricas PTLA.

Por último, en 2011 varios PIP's se convirtieron en denuncias, aún pendientes de resolución.

También los PIP's generaron numerosas preguntas vinculantes a diferentes estamentos como AESA, DGAC y Fomento.

De los 113 PIP's recibidos se contestaron 90. Los restantes quedaron en vías de estudio y resolución, en varios casos pendientes de alguna respuesta por parte de la Autoridad Aeronáutica.

5. BALANCE ECONÓMICO

El Balance Económico correspondiente a la Memoria de Actividades de 2011 ha sido realizado con el asesoramiento financiero y contable de una empresa externa e independiente del COPAC.

A continuación se presentan las Cuentas Anuales Abreviadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 junto con la Liquidación del Presupuesto.

2011 finalizó con **un beneficio consolidado de 375.747 €**, como resultado de una política de optimización de los recursos disponibles y una **reducción del 22% en el gasto**, atendiendo a la evolución continua de los ingresos, lo cual ha supuesto **un ahorro de 258.624 €, sin mermar la actividad colegial**, que se ha mantenido al mismo nivel. Entre las partidas que se han reducido respecto al presupuesto aprobado para 2011, destacan las siguientes:

- 1 **Gastos de Personal: Ahorro del 14%, por importe de 70.565 €.**
- 2 **Dotaciones de Amortizaciones: Ahorro del 62%, por importe de 35.930 €, derivados de las amortizaciones anticipadas realizadas en el pasado ejercicio.**
- 3 **Gastos de Explotación: Ahorro del 36%, por importe de 195.663 €.** Destacando las partidas de: Alquileres, reducción del 61% por importe de 126.857 € de ahorro derivado del cambio de sede; Asesoría Jurídica, 6%; Primas de Seguros, 51%; Servicios bancarios, 99%; Relaciones Públicas, 19%; Comunicaciones, 57%; Otros gastos de Gestión, 55%; Viajes, 20%; Mensajería, 52%; Sociedades de Asesoramiento, 80% y Gastos Financieros, 57%.

La única partida que superó lo inicialmente presupuestado es Consumo de Explotación, con un aumento del 11%, que representa una desviación de 9.141 €, déficit justificado por la realización de encuestas realizadas por la consultora Ipsos, cuya partida no estaba presupuestada, y la desviación respecto a lo inicialmente presupuestado del soporte informático del sistema Navision.

En lo referente a Ingresos, se han superado las cuantías presupuestadas para el ejercicio 2011, **obteniendo un 9% de superávit, lo cual supone 112.123 €.** Este superávit se debe al aumento de ingresos por cuotas colegiales en 78.417 € y a los ingresos por trabajos externos, cuyo importe ascendió a 33.706 €.

Por otro lado, el seguro de Pérdida de Licencia e Incapacidad Laboral Transitoria cerró el ejercicio alcanzando la estabilidad y seguridad necesarias.

En cuanto al capítulo de **Inversiones**, en el Ejercicio 2011 éstas supusieron un total de **4.784 Euros** correspondientes a la compra de un servidor Dell.

ESTADOS DE INGRESOS Y GASTOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2011 Y 2010

A) INGRESOS	2011 1.735.093	2010 1.641.484
I. Ingresos por cuotas	1.428.391	1.442.999
II. Ingresos por otras actividades	203.818	45.863
III. Otros ingresos	672	50.177
IV. Reversión provisión por deterioro créditos comerciales	91.763	98.377
V. Ingresos financieros	10.449	4.068
B) GASTOS	(1.359.346)	(1.485.588)
I. Gastos de personal	(324.300)	(305.607)
- Secretaría	45.453,32	
- Administración	48.923,40	
- Comunicación	43.823,29	
- DGT	121.470,28	
- Indemnizaciones personal	207,84	
- Cargas sociales	59.591,16	
- Otros gastos sociales	5.363,61	
- Gastos compensaciones JDG fin de mandato	53.127,86	
- Compensaciones colaboraciones por asistencias JDG	25.739,00	
- Provisión compensaciones JDG pendiente liquidación fin de mandato	10.307,26	
- Transporte de personal	3.709,00	
II. Otros gastos de explotación	(713.519)	(754.230)
III. Pérdidas por deterioro de créditos comerciales	(295.566)	(240.388)
IV. Amortización de inmovilizado	(22.070)	(53.891)
V. Gastos extraordinarios	(7)	(168.699)
VI. Gastos financieros	(3.884)	(6.110)
VII. Impuesto sobre Sociedades	0	43.337
RESULTADO DEL EJERCICIO	375.747	155.896

Cantidades expresadas en euros

BALANCES DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2011 Y 2010

ACTIVO	2011	2010
A) ACTIVO NO CORRIENTE	271.362	285.589
I. Inmovilizado material	128.720	145.327
II. Inmovilizado financiero	36.940	34.560
III. Activos por impuesto diferido	105.702	105.702
B) ACTIVO CORRIENTE	1.065.362	798.782
I. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	47.452	36.471
II. Inversiones financieras a corto plazo	148.840	50
III. Periodificaciones a corto plazo	0	2.039
IV. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	869.070	760.222
TOTAL ACTIVO	1.336.724	1.084.371
PASIVO	2011	2010
A) PATRIMONIO NETO	793.273	417.526
I. Fondo social	417.526	261.630
II. Resultado del ejercicio	375.747	155.896
B) PASIVO NO CORRIENTE	336.196	411.488
I. Provisiones a largo plazo	300.506	300.506
II. Deudas a largo plazo	35.690	110.982
C) PASIVO CORRIENTE	207.255	255.357
I. Deudas a corto plazo	84.322	91.064
II. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	108.056	164.293
III. Periodificaciones a corto plazo	14.877	0
TOTAL PASIVO	1.336.724	1.084.371

Cantidades expresadas en euros



COPAC

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