



ACTA DE LA ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA **2 OCTUBRE 2010**

Celebrada en el recinto del Aeropuerto de Sabadell, Ctra. de Bellaterra s/n. Edif. Aeroclub 08205 SABADELL (Barcelona), cumplidos los requisitos estatutarios de convocatoria y quórum de constitución, con la presencia de las personas:

Antonio Fernández Fernández, Justino Fernández Villarino, Isidre Bohigas Borrás, Ramón Bosch Melich, Luis Tirado Jiménez, Juan Manuel Pérez Corral, Rafael Molina Arrúabarrena, Carles Martí Batera, Carles Dante Heredia, Daniel González Ventura.

Orden del Día

- 1) Informe del Presidente y su Junta Directiva.
- 2) Aprobación de su gestión.
- 3) Propuesta de nueva organización de la Junta Directiva, de manera que se incorporen a su plenario, representantes territoriales de las zonas de España donde radiquen grupos representativos de socios y que un núcleo más reducido mantenga un régimen de trabajo ejecutivo y de reunión más frecuente.
- 4) Ratificación de acuerdos de la Junta Directiva:
 - 4a) Nombramiento de Tesorero. Con fecha 15 de Diciembre de 2009, Dña. Montserrat Túnica Prats presentó su dimisión del cargo de Tesorera, según el Art. 26 de los estatutos. La Junta Directiva, en reunión celebrada el 19-01-10, decidió (acogiéndose al Art. 23-d.4) sustituirla durante el resto del mandato vigente por Daniel González Ventura Alonso.
 - 4b) Contratación de Rafael Molina Arruabarrena como Gerente, razón por la que éste cesa como Vocal de la Junta Directiva.
 - 4c) Creación de Comisiones o Comités específicos para grupos de socios identificados con una actividad u operación especializada entre las que son propias de la Aviación General y los Trabajos Aéreos
- 5) Estudio y aprobación del Presupuesto Anual.
- 6) Intervenciones solicitadas por socios.
- 7) Nombramiento de 3 Interventores para la firma del Acta.

Se inicia la sesión a las 11h25 con la bienvenida de Presidencia a los asistentes. Seguidamente se pasa a tratar los puntos del orden del día

INFORME DE GESTION DEL PRESIDENTE Y SU JUNTA DIRECTIVA

Reitera, con mayor detalle, los argumentos expuestos tanto en la carta sobre líneas estratégicas de la asociación enviada el 8/11/10

- Presencia en IAOPA-EUR como interlocutor natural con las autoridades continentales;
- Reanudar las vías de diálogo con las autoridades en España;
- Ampliar la presencia de la asociación entre el colectivo de pilotos y en todas las comunidades aeronáuticas del país;
- Promover la seguridad en el vuelo mediante la difusión de estudios, cursos o materiales didácticos

como en la carta de convocatoria de la Asamblea de 3 agosto pasado (ambas se incluyen como Anexo 1 de este Acta), en cuanto a que, a pesar de las lógicas dificultades que siempre provoca el traslado de las oficinas de una asociación, se ha conseguido un ritmo de actividad relativamente importante:

- Organización del 120º Regional Meeting de IAOPA-EUR en Barcelona, coincidiendo con la Festa del Cel y la Red Bull Air Race (Oct 2009);
- Reunión con la Directora General de AESA (Ene 2010);
- Reunión con responsables de Navegación Aérea y de Aeropuertos de AENA (Jun 2010), tras una entrevista con Juan Ignacio Lema;

cuyos frutos son las mesas de trabajo que se mantienen abiertas con los organismos respectivos sobre normativa aeronáutica tanto en el ámbito europeo (mediante IAOPA-EUR) como a nivel español (en los que se debate el plan de vuelo, el VFR nocturno, las problemáticas de uso de las infraestructuras aeroportuarias por la GA&AW –con sistemas de handling, de control de seguridad, etc sólo pensados para la aviación comercial-; etc.).

En definitiva, se manifiesta la radical razón de ser de AOPA, una entidad de perfil extremadamente técnico que representa al sector luchando preventivamente para evitar “agresiones normativas” que acaban encareciendo y dificultando la actividad del piloto de a pie.

Se expresa la voluntad de ampliar la base de socios en toda España logrando asentarse en las principales bases aeronáuticas del país y quizá con una futura sede central en Madrid, dado el carácter nacional de la asociación. El objetivo es lograr alcanzar una base de socios del orden de 1.000-1.200 socios en 2 años

En esta voluntad de expansión, se pretende utilizar intensivamente las nuevas tecnologías tanto para el trabajo de los miembros de los órganos de la asociación, como para todos los socios (ej. una intranet en la pag web).

APROBACION DE LA GESTION

La Asamblea se pronuncia favorablemente por asentimiento unánime.

PROPUESTA DE NUEVA ORGANIZACIÓN DE LA JUNTA DIRECTIVA

La necesidad de otorgar más agilidad a los trabajos de la Junta Directiva y el aprovechamiento de las ventajas que las nuevas tecnologías telemáticas ofrecen, conducen, en base a lo previsto en los Art. 31 y 23 de los Estatutos, a dotar a la Junta Directiva de una organización más dinámica.

Ello se concreta en la creación de una "Comisión Delegada", integrada por el Presidente, el Tesorero y otro miembro de la Junta, con la comparecencia del Gerente y los asesores Técnico y Jurídico.

Las reuniones de la misma pueden adoptar incluso formato no presencial.

Su convocatoria se deja a discreción del Presidente quien invitará al Vicepresidente o Secretario o Vocal de la Junta que en cada caso pueda ajustarse mejor al asunto a tratar y la efectuará con los medios de notificación que sean más prácticos, principalmente el teléfono o el correo electrónico.

Sus acuerdos o consideraciones se someten a ratificación de la siguiente inmediata reunión de la Junta Directiva (cada 4 meses según los Estatutos), sin perjuicio de las acciones que entretanto desarrolle el Presidente en ejercicio de sus competencias.

Este modo operativo ha de facilitar en un futuro (en concreto, tras el próximo proceso electoral previsto para 2012) una deseada ampliación de los integrantes de la Junta Directiva (plenaria) que dé cabida a representantes territoriales de los socios, sin menguar la capacidad de gestión de asuntos ni hacer gravosa la participación de todos sus miembros.

Sometido a consideración de la Asamblea se da conformidad por unanimidad a esta organización de régimen interior.

RATIFICACION ACUERDOS JUNTA DIRECTIVA

Se informa a la Asamblea que la Junta Directiva de la Asociación, efectuó:

1. Nombramiento de Tesorero. Con fecha 15 de Diciembre de 2009, Dña. Montserrat Túnica Prats presentó su dimisión del cargo de Tesorera, según el Art. 26 de los estatutos. La Junta Directiva, en reunión celebrada el 19-01-10, decidió (acogiéndose al Art. 23-d.4) sustituirla durante el resto del mandato vigente por D. Daniel González Ventura Alonso.

2. Contratación de D. Rafael Molina Arruabarrena como Gerente, razón por la que éste cesa como Vocal de la Junta Directiva.

Igualmente se expone la voluntad de Creación de Comisiones o Comités específicos para grupos de socios identificados con una actividad u operación especializada entre las que son propias de la Aviación General y los Trabajos Aéreos (como pueden ser el vuelo a vela, el de ultraligeros, la acrobacia, etc). Todo ello según lo ya previsto en el Art. 31 de los Estatutos.

En concreto se detalla la creación de la **Comisión pro Seguridad Aeronáutica**, integrada por Carles Martí, Luis Tirado, Angel Ibáñez, Carles Salafranca y como colaborador externo Julián Sevilla Suárez, que desarrollará estudios y recomendaciones a favor de la seguridad del vuelo, podrá elaborar materiales didácticos en la página web de la asociación o aptos para cursos a impartir y dará cumplimiento a la cooperación institucional con la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) que AOPA-SPAIN tiene establecida a través de un convenio con la Federación Aérea Española.

Los mencionados acuerdos son sometidos a ratificación por la Asamblea alcanzando su asentimiento unánime.

ESTUDIO Y APROBACIÓN DEL PRESUPUESTO ANUAL

Se informa a la Asamblea del Estado de Cuentas de la Asociación, con:

- Ejecución restrictiva del Presupuesto de gastos durante el periodo 01.01.2009 – 31.12.2009
- Mantenimiento de saldo positivo en tesorería

Se presenta una previsión de GASTOS e INGRESOS para el EJERCICIO 2010. Anexo 2.

Todo ello es aprobado por los miembros de la Asamblea por asentimiento unánime.

INTERVENCIONES SOLICITADAS POR LOS SOCIOS

NOMBRAMIENTO DE TRES INTERVENTORES

A los efectos de firmar e intervenir este Acta según lo previsto en los estatutos de la asociación, se proponen a las personas:

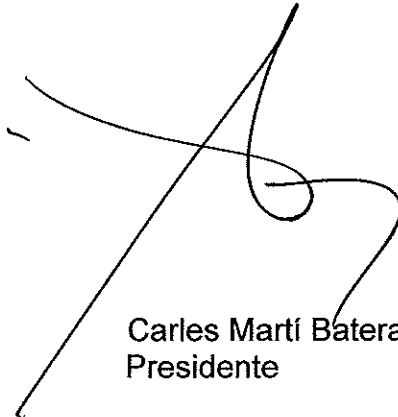
D. Isidre Bohigas Borrás
D. Antonio Fernández Fernández
D. Justino Fernández Villarino

Aceptadas por la Asamblea por unanimidad, se les designa como Interventores

Levantada la sesión a las 12h⁴⁵ por no haber más puntos a tratar, el Secretario, con el visto bueno del Presidente, extiende la presente acta y la rubrican los citados Interventores.

En Sabadell, 2 de Octubre de 2010


Carlos Darío Heredia
Secretario


Carles Martí Batera
Presidente

Interventores:



Informe del presidente de Aopa-Spain

Desde que asumí la presidencia de Aopa he intentado junto a mis colaboradores de la junta y otros socios definir una nueva estrategia para la asociación basada en las siguientes líneas de actuación:

1. Estrechar los lazos con las Aopas europeas y con su dirección europea estando al día y participando activamente en las negociaciones permanentes con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) entorno a temas tan importantes como la nueva licencia europea (LPL), las nuevas normas de mantenimiento, las nuevas regulaciones europeas sobre VFR nocturno y de las habilitaciones IR, entre otras.
2. Recuperar el nivel de interlocución con la administración española, la DGAC y en especial con la nueva Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), para buscar la mejor aplicación de las nuevas normas europeas sin que se perjudique al sector y potenciando todos los aspectos que permitan el crecimiento de la actividad compatible con el incremento de la seguridad.
3. Hacer lo mismo con la presidencia y dirección de Aena para mejorar el estatus de la aviación general dentro de los aeropuertos de Aena en especial aquellos con aviación comercial. También con la división de Navegación Aérea para evitar una planificación de los espacios aéreos que no tengan en cuenta las necesidades de la aviación general.
4. Extender la asociación a toda España incorporando a la junta directiva representantes territoriales en una estrategia de consolidar una nueva dirección amplia y de representación territorial basada en Madrid en colaboración con el RACE la Federación española y otras organizaciones sectoriales de la aviación privada, deportiva de aeroclub y aviación general.
5. Abordar seriamente la problemática de seguridad en vuelo creando seminarios y concentraciones aéreas con actividades teóricas y prácticas de seguridad. Participar en la comisión de accidentes del Ministerio de Fomento en el análisis y recomendaciones para la disminución de accidentes.

De acuerdo con estas prioridades hemos realizado lo siguiente:

1. Participado activamente en el "Regional Meeting de la IAOPA europea que tuvo lugar en Barcelona en día 3 de Octubre en el marco de la semana aeronáutica de Barcelona-Sabadell que tenían como principales eventos el tradicional festival aéreo, "Festa al Cel" que este año tenía como plato fuerte la Red Bull Air Race, y la feria aeronáutica de aviación general y corporativa, "International Air Meeting" (IAM 09), que este año extendía su actividad más allá de Sabadell, a la terminal ejecutiva del aeropuerto de Barcelona.

En esta reunión participaron todas las Aopas europeas, los directivos europeos de la IAOPA europea, Martin Robinson y el secretario general de toda la asociación internacional John Seeham. Durante los eventos de la Festa al Cel el Alcalde de Barcelona libró el tradicional "Premio Canudas" por meritos en la defensa de la aviación general a nivel mundial a IAOPA en la persona de su secretario general.

En la reunión participaron también Eric Sivel, sub-director general de normas y responsable directo de la nueva normativa sobre mantenimiento (CAMOS incluidas) tan abruptamente aplicadas por nuestra Agencia (AESA) el pasado 28 de Septiembre. Y Jyrki Paajanen de la comisaría de transportes de Comisión Europea que encabeza el español Daniel Calleja. Durante la reunión se puso en evidencia que las buenas intenciones manifestadas en el "Strategical Paper" (1) para el desarrollo de la aviación general en Europa se pervierten a la hora de convertirse en normas vinculantes a nivel comunitario, logrando el efecto contrario al deseado: encarecimiento de los costes de mantenimiento y operación, burocratización de los procedimientos y falta de agilidad. También se puso de manifiesto que estas perversiones podían ser más el producto de interpretaciones restrictivas o/y ineficiencias en la aplicación de las nuevas normas europeas por parte de las autoridades nacionales. Sorprendía en gran manera al Sr. Eric Sivel que la aplicación de la nueva normativa europea de mantenimiento haya dejado en tierra por varias semanas a más de la mitad de la flota privada y de aeroclubs. El propio Sr. Sivel verbalizó que el proceso de consulta e información al sector había fallado estrepitosamente en España en este caso.

- 2.1 Dado la gravedad de este caso que se manifiesta con la circular de la AESA de 22 de Septiembre (2) en la que se da un ultimátum al sector y a las propias delegaciones de material, hoy rebautizadas como delegaciones de Seguridad en Vuelo, seis días antes de vencer el plazo y con una información previa confusa y, lo que es peor, con una incapacidad administrativa para tramitar y aprobar los nuevos programas de mantenimiento y las Camos y Camo Plus (estas últimas aún en el limbo de los justos, o de las injusticias permanentes a que nos tiene acostumbrados nuestras autoridades aeronáuticas); me puse en contacto personalmente con la nueva directora de la AESA Isabel Maestre que me atendió, es bueno reconocer, con un estilo diferente al habitual, posibilitando la apertura de comunicación estable para evitar en el futuro tales fiascos que en nada benefician al sector y mucho menos al prestigio de la nueva agencia española (AESA) ante las autoridades europeas y en concreto ante la European Air Safety Agency (EASA).

Recientemente con fecha 30 de Octubre una nueva circular de la AESA (3) rebaja los requerimientos para los aviones privados, operados privadamente (no de Aeroclub o de escuelas autorizadas) que podrán ser mantenidos por un LMA (antiguos TMA adaptados a la nueva licencia de mecánicos según la parte 66) y no es obligatorio como afirmaba la circular anterior de 22 de Septiembre que los obligaba a mantenerlos en los centros de mantenimiento aprobados conforme a la subparte F de la Parte M. Porque hacerlo fácil si se puede hacer difícil, parece la consigna tanto de las autoridades españolas como las europeas. Aunque en este caso la nueva interpretación es la correcta y el objetivo de las autoridades europeas era que la aplicación de esta nueva normativa de mantenimiento no encareciera y perjudicara a la aviación privada. La rectificación de la Agencia Española (AESA) responde a los criterios europeos y es posible se haya realizado después de nuestras quejas al Sr. Sivel de la Agencia Europea (EASA), tal como relatábamos en el punto 1.

2.2 En esta misma línea estamos planteando ante la AESA la problemática de la adecuación de las licencias de mecánico a la parte 66 de la normativa europea. Con fecha 17 de Julio se recibe carta de la Sra. Maestre, directora de la AESA (4), en la que se prorroga hasta el 28 de Septiembre del 2010 la obligación de cumplir lo dispuesto en el anexo III (parte 66) en aeronaves no utilizadas en el transporte aéreo comercial y que no sean de gran tamaño. "Por tanto hasta el 28 de Septiembre 2010 no será necesario disponer de licencia de mantenimiento de aeronaves emitida conforme a la Parte 66 para certificar tareas de mantenimiento correspondientes a aviones con una masa máxima al despegue igual o inferior a 5.700 kg. con motor alternativo no presurizados, no utilizadas en el transporte aéreo comercial" (hemos copiado literalmente). Y eso ocurría después de una primera prorroga en la aplicación de dicha norma que vencía el 30-6-09 y estuvo de nuevo a punto de dejar toda la flota de aviación general en el suelo. Desde Aopa vamos a urgir a la AESA a definir con claridad el programa de convalidaciones de las licencias de mecánico y los cursos, si necesarios, o certificaciones de experiencia que se requieran cuanto antes para aprovechar dicha prorroga para realizar las adaptaciones. O debemos dejar pasar el año sin normas claras para recibir a pocos días de vencer el nuevo plazo un ultimátum como ocurrió con los programas de mantenimiento, volviendo a dejar la flota de aviación general de nuevo en el suelo. Espero que no, y nosotros vamos a exigir mayor diligencia y más y mejor consulta e información con el sector que el habido hasta ahora.

2.3 Con fecha 8 de Octubre la Sra. Nuria Antón Medrano de Coordinación de Ordenación y Normativa Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil, nos hace llegar notificación del trámite de audiencia previsto en el Art. 24 c) de la Ley 50/1997 del Gobierno, respecto de los proyectos de Ordenes Ministeriales por los que se regulan los centros de vuelo y las escuelas de aeroestación y vuelos a vela; y el vuelo en ultraligeros; dentro del plazo de 15 días hábiles. Nuestra respuesta clara y contundente: primero expresar nuestra queja ya que los mencionados textos sometidos a audiencia no hayan sido elaborados en consulta y cooperación directa con el sector. Es inconcebible en la cultura política de los países democráticos de nuestro entorno y como es reiteradamente recomendado por el Consejo de la OACI (Organización Aviación Civil Internacional) que una normativa de esta naturaleza no nazca de la cooperación entre las administraciones y sus destinatarios. Así lo prevé incluso el mismo Art. 24 de la Ley 50/1997 en su apartado b). El presente trámite de audiencia no puede substituir a un proceso preparatorio en el seno de una mesa técnica de trabajo que debiera haber sido convocada al efecto con los representantes del sector. Segundo, lamentar el corto plazo de audiencia concedido. La OACI también fija un mínimo de un mes todo procedimiento de consulta. Siendo este plazo compatible con lo previsto en la ley española, nos sorprende que se haya optado por el mínimo de 15 días. Solo podía entenderse si, habiendo actuado la citada mesa técnica de trabajo, se tratara ahora de verificar un texto ya consensuado. Pero esto no ha sido así por lo que consideramos inaceptable en procedimiento empleado, siendo una verdadera burla del espíritu y la letra de la ley española que obliga a dichas consultas con el sector. Desde AOPA hemos avanzado algunas

alegaciones a los diferentes textos remitidos pero seguimos considerando que el proceso debe reiniciarse correctamente con las mesas técnicas con el sector propuestas. (ver doc. 5)

3. A finales de Septiembre mantuve una reunión con el nuevo presidente de Aena, Juan Lema para plantearle la problemática de la aviación general dentro de los aeropuertos de Aena: handlings desproporcionados e innecesarios en muchos casos, restricciones no justificadas en la utilización de dichos aeropuertos, normas de seguridad policial no adecuadas a la aviación general, y en general una práctica ya tradicional de los responsables de muchos aeropuertos de trato discriminatorio en contra de dicha aviación. Lo curioso es que, salvo una decena de aeropuertos de Aena que tienen una actividad de aviación comercial de transporte de pasajeros alta, el resto, con muy poca actividad, sigue poniendo trabas al desarrollo de la actividad de la aviación general y privada.

Le planteamos también la problemática de los espacios aéreos cada vez más restrictivos con la aviación general, en especial con los vuelos visuales. Aeropuertos con ATC desproporcionadas a las necesidades, falta de pasillos aéreos, alturas máximas de vuelo visual innecesariamente bajas en las zonas de influencia de los aeropuertos comerciales y un largo etc. que podríamos mencionar.

Pedimos y acordamos con el Presidente de Aena de establecer una interlocución directa entre Aopa y el Race con ellos para ir viendo de solucionar lo posible. Para ello el Presidente de Aena nombraría dos interlocutores permanentes, aeropuertos y navegación aérea, con los que trataríamos de forma individualizada los problemas más acuciantes a solucionar.

4. La asamblea general de Aopa convocada para el 23 de julio de este año tuvo que cambiar de fecha precipitadamente debido a problemas de agenda quedando cuestionada la validez de la celebrada el día 29 del mismo mes. A propuesta de uno de los participantes aceptamos convertir dicha convocatoria en una reunión de la Junta ampliada a socios. Propuse convocar una nueva asamblea con tiempo y en forma, una vez se haya avanzado en configurar una junta reforzada con representantes territoriales de toda España. Estamos trabajando a corto plazo, para establecer organizaciones territoriales en Madrid, Valencia, Zaragoza y Baleares, para a medio plazo ir incorporando nuevas zonas del país. Calculamos que podremos convocar la nueva asamblea a partir de febrero del próximo año.
5. En la última reunión mantenida con la directora de la AESA, se habló también de la problemática de seguridad aérea. Insistimos que la seguridad aérea no solo se consigue con controles y sanciones y multas sino en un reconocimiento de los verdaderos problemas del sector: volar más horas lo que supone hacer más asequible el vuelo, no discriminar a la aviación general y privada en aeropuertos y espacios aéreos, unas normativas proporcionadas, en coste y dificultad burocrática, a la realidad del sector y un análisis e investigación de accidentes mucho mejor del que se dispone actualmente. En este sentido la directora de la AESA consideró razonable nuestra propuesta de solicitar nuestra participación activa en la Comisión de Accidentes del Ministerio de Fomento. No es de recibo que de todos

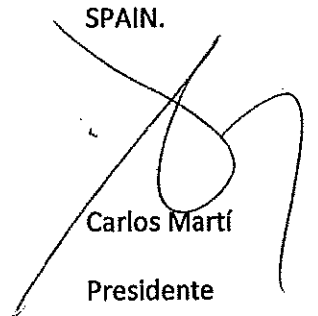
los miembros de dicha comisión solo haya uno que represente a los pilotos comerciales de aerolínea y ninguno a los de aviación privada, deportiva y general, donde curiosamente se producen más el 90% de los accidentes.

Insistimos también ante la directora de la importancia de apoyo a los aeroclubs verdaderos operadores de aviación privada que con sus escuelas de vuelo y su permanente supervisión del estado de vuelo de sus socios mejoran la seguridad del sector, convirtiéndose en organizaciones de seguridad aérea que deberían ser reconocidas como tales. Hablamos de reconocer un "estatuto de Aeroclub" con ventajas fiscales y ayudas económicas y financieras.

Por otra parte estamos trabajando junto la AOPAs europeas y americana en el desarrollo o traducción de los numerosos cursos de seguridad en vuelo de que disponen para su divulgación en España.

A modo de conclusión del presente informe a los socios de Aopa-Spain, cabe remarcar que hemos encontrado más receptividad a nuestras reivindicaciones históricas y a nuestras opiniones que antes. Hay que agradecer de antemano la buena predisposición tanto del presidente de AENA, como de la Directora General de la AESA ante nuestras peticiones. Toca ahora proseguir con constancia y mayor eficiencia nuestra relación con los diferentes niveles de dichas administraciones y entidades para ir consiguiendo paulatinamente resultados. De hecho, hemos iniciado conversaciones con la AESA con respecto a tres de los más tradicionales reivindicaciones del sector: la no obligatoriedad del plan de vuelo, el VFR nocturno y la adecuación de los exámenes teóricos de PPL a los objetivos de aprendizaje para los pilotos privados y evitar la utilización de preguntas del temario de piloto comercial, así como el aumento de la frecuencia de los exámenes y la agrupación de materias en cinco asignaturas en vez de nueve.

En sucesivos informes iremos actualizando los avances en las líneas estratégicas definidas en el presente informe así como los nuevos problemas que deberemos afrontar y su concreción en cada caso para ir negociando su solución. Para ello requeriríamos vuestra participación aportando información sobre vuestra experiencia en los aeropuertos, ante las delegaciones de la AESA y otras de interés general para que podamos ir tomando cartas en el asunto desde la dirección de AOPA-SPAIN.

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Carlos Martí", written over a horizontal line.

Carlos Martí

Presidente



MEMORIA CONTABLE AÑO 2008

GASTOS

IMPAGOS	3.277,00 €
IMPUESTOS	570,94 €
PERSONAL	3.896,70 €
SERVICIOS PROFESIONALES EXTERNOS	1.458,65 €
MATERIAL OFICINA	1.086,18 €
ALQUILER OFICINA	1.152,00 €
TELÉFONO	257,53 €
CUOTAS ADHESION AOPA + IAOPA	1.095,49 €
VIAJES	1.309,89 €
SOPORTE INFORMÁTICO	945,47 €
SUSCRIPCIONES AOPA PILOT	387,80 €
BOLETÍN DE NOTICIAS AOPA-SPAIN	579,42 €
TOTAL GASTOS	16.017,07 €

INGRESOS

CUOTAS ANUALES	16.549,00 €
TOTAL INGRESOS	16.549,00 €

INGRESOS - GASTOS	531,93 €
SALDO BANCOS	5.301,70 €

RESULTADO 2008	5.833,63 €
-----------------------	-------------------



MEMORIA CONTABLE AÑO 2009

GASTOS

IMPAGADOS	4.202,00 €
GASTOS BANCARIOS	621,64 €
IMPUESTOS	241,83 €
NOMINAS	5.679,60 €
SEGURIDAD SOCIAL	1.044,01 €
GESTORÍA	984,75 €
SOPORTE INFORMÁTICO	135,00 €
MATERIAL OFICINA	202,46 €
SELLOS/MENSAJERÍA	404,55 €
ALQUILER LOCAL	1.152,00 €
BOLETÍN	591,60 €
IAOPA-EUROPA	1.000,00 €
IAOPA-INTERNACIONAL	
VIAJES	716,63 €
TELEFÓNICA	358,66 €
ABOGADOS	996,87 €
AUTOCAR SERRAT	385,20 €
DOMINIO INTERNET	32,47 €
TOTAL GASTOS	18.749,27 €

INGRESOS

CUOTAS ANUALES	16.326,00 €
TOTAL INGRESOS	16.326,00 €

INGRESOS - GASTOS	- 2.423,27 €
SALDO BANCOS	5.833,63 €

RESULTADO 2009	3.410,36 €
-----------------------	-------------------