propeller bcn news

Año 1
Número 9
Septiembre 2008

BOLETÍN INFORMATIVO DEL PROPELLER CLUB OF UNITED STATES EN BARCELONA

Anna Mestre, Antonio Combalía, Enrique Guardiola y Carlos Escribano

CONFERENCIA DE ENRIQUE GUARDIOLA EN EL PROPELLER CLUB: EL OPERADOR ECONOMICO AUTORIZADO

16.09.08

ENRIQUE GUARDIOLA SACARRERA, abogado, profesor del Master in International Business de ESADE y conferenciante, acudió al almuerzo coloquio del PROPELLER CLUB celebrado el 16/09/08. Durante la conferencia, ilustró a los asistentes acerca de la figura del OPERADOR ECONOMICO AUTORIZADO, la nueva regulación del CODIGO ADUANERO y las implicaciones que de ello se derivan para el comercio internacional de mercancías tanto hoy mismo, como en un desarrollo a corto plazo.

(Sigue pag. 3.)

EL ICIL, PRESENTE EN NUESTRO ALMUERZO COLOQUIO

Mike Shcrueders, Carlos Martínez Campo, María Teresa Pérez y Edward Bacon .

MARIA TERESA PEREZ, Gerente de ICIL en Barcelona, nos presenta las actividades de la entidad.

MARIA TERESA PEREZ, Gerente del ICIL en Barcelona, ha tenido la gentileza de acompañarnos en el almuerzo coloquio de septiembre. María Teresa nos presentó las actividades del ICIL, tanto como asociación que lucha por los intereses de los profesionales de la Logística, como la Fundación que, entre otras actividades, desarrolla ciclos formativos de Alta Dirección, Gestión, Seminarios y Sesiones Informativas en el ámbito logístico, ajustados a las necesidades profesionales del sector y del alumnado.

El ICIL está ya presente en Barcelona, Madrid, Bilbao, Coruña, Vigo, Sevilla, Tarragona, Girona, Valladolid y Valencia, en clara demostración tanto del desarrollo de la Institución, como de las necesidades que satisface a un sector en gran emergencia.

El Propeller Club ha propuesto al ICIL una línea de colaboración que se plasmará en un futuro próximo en un almuerzo-debate con una presentación mucho más a fondo. Entre tanto, María Teresa se brinda a informar de cuantos temas sean de interés a nuestros asociados y amigos (Tel 932 256 102) y (tperez@icil.org).

Mike Shcrueders, (Müller Hispania) nos visita.

Mike Shcrueders, General Manager de MÜLLER HISPANIA, ha tenido la gentileza de visitarnos. Tras una larga carrera de más de quince años en empresas del sector Tránsitos y Transportes Internacionales en Barcelona, Mike es responsable de MÜLLER HISPANIA, S.A. ubicada en La Roca del Vallés, desde la que ofrece servicios de transporte, almacenaje y distribución, carga general y cisternas.

EL OPERADOR ECONOMICO AUTORIZADO (Sigue)

El compromiso por la seguridad nacido tras los tristes sucesos del 11-S en Nueva York obligó a los Estados Unidos y a la propia Organización Mundial de Aduanas a tomar las mayores medidas de seguridad posibles habida cuenta de que en un horizonte 2015 se espera un movimiento de quinientos millones de contenedores al año en el tráfico internacional. Las implicaciones que ello conlleva y la necesaria lucha contra el terrorismo internacional, así como la lucha contra otras formas de delitos graves requiere del esfuerzo activo de todos los operadores para tener un grado de seguridad suficiente en las transacciones internacionales de mercancías, ello sin perjudicar la necesaria evolución del comercio mundial como arma fundamental del crecimiento y desarrollo de todos los países. La fórmula es, precisamente, la figura del Operador Económico Autorizado.

En esta dinámica de compromiso dual entre seguridad en las expediciones, y facilidad del tráfico internacional de mercancías, se basa en la suficiencia de los sistemas informáticos y telemáticos actuales, así como la capacidad de los operadores logísticos de llevar a cabo una gestión responsable. Con esos elementos, la Organización Mundial de Aduanas ha desarrollado –y el Gobierno español, aplicado- la figura que, en definitiva, consiste en una certificación de adecuación a las normas tanto de gestión de seguridad como de gestión de la empresa. Esa certificación –auténtica homologación de facto- vendrá a suponer la mayor facilidad tanto para despachos, como para levantes de mercancía como para la gestión de depósito aduanero. Los requisitos establecidos (un complejísimo formulario con sus debidas acreditaciones documentales) permitirá a la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales –Organismo encargado de dicha gestión administrativa- certificar a los operadores.

Por último, hay que destacar que la figura del Operador Económico Autorizado se establece como un sistema de seguridad en cadena, que afecta a toda la cadena logística desde el proveedor de la materia primera hasta el importador el destino. Las operaciones certificadas serán aquellas en que se cumplimente la cadena con todos los operadores autorizados. Una vez más: la resistencia de la cadena es la del eslabón más débil, lo que impulsará a las empresas de todos los sectores implicados en el tráfico internacional de mercancías a obtener la certificación para evitar quedar excluido de la cadena por los restantes eslabones certificados, quienes no es presumible que acepten soportar las consecuencias de un eslabón débil vecino, y para evitar el enlentecimiento por medidas de seguridad de las operaciones.

Incorporamos en páginas siguientes el informe resumido que nos ha facilitado el ponente, quien se ha puesto a disposición de los socios y amigos del Propeller Club de Barcelona (Tél. 932 000 288, http://www.bjiabogados.com)

BJI
Bufete Jurídico Internacional

Enrique Guardiola Sacarrera
Abogado

El Operador Económico Autorizado

El nacimiento de esta figura en el marco del Comercio Internacional se produce en la Unión Europea mediante Reglamentos 648/2005 de 13 de Abril y 1875/2006 de 18 de Diciembre como anticipo de la regulación contenida en el Código Aduanero Modernizado, de reciente publicación, y como fruto del nuevo concepto de seguridad internacional que impuso Estados Unidos en el Seno de la Organización Mundial de Aduanas tras el atentado terrorista del 11 de Septiembre en Nueva York.

Factores determinantes de su implantación en la U.E.

Debemos resaltar, como primer factor determinante de la gestación del O.E.A., la preocupación por la seguridad en el tráfico internacional de mercancías y en la protección de los consumidores, que afectó primero al tráfico aéreo de personas, con notable incremento de los controles de seguridad en aeropuertos, y ahora al tráfico de mercancías.

Pero esa preocupación por la seguridad debía establecerse sin menoscabar el principio general de facilitar el comercio internacional y no imponer nuevas trabas. De ahí que, antes que inventar un nuevo control se haya atribuido a las aduanas la función de verificar los envíos como tarea a añadir a la ya tradicionalmente realizada en cuanto a la represión del contrabando y tráfico ilegal de mercancías, la piratería y falsificaciones, así como la protección de los consumidores y el medio ambiente comprobando que no se produzcan importaciones de artículos prohibidos.

Un segundo factor determinante de la implantación de la figura deriva de la necesidad de combinar el propósito de velar por la seguridad del tráfico internacional de mercancías con el paralelo incremento de dicho tráfico a nivel mundial, que está previsto pase de los 100 millones de contenedores en la actualidad a 500 millones en el año 2015. Ese crecimiento del comercio internacional, con cada vez más nuevos modelos de productos, casaría mal con la implantación de nuevos controles a añadir a los ya existentes.

Por último, y como tercer factor está la demanda permanente a nivel mundial de los distintos operadores en favor de la simplificación de los trámites aduaneros. Se tiende hacia una aduana electrónica, sin papeles, y a los despachos centralizados, pero esa simplificación no debe menoscabar la seguridad en el tráfico internacional.

Del conjunto de estos tres factores surge la figura del Operador Económico Autorizado.

Concepto de O.E.A. y candidatos a dicho estatuto

Hay que partir de la premisa previa de que no existe obligación legal alguna de obtener el estatuto de O.E.A.. Otra cosa es si puede resultar conveniente su obtención desde el punto de vista comercial teniendo en cuenta el concepto que del O.E.A. se ofrece en el Manual divulgado por la Agencia Tributaria: "*Operador de confianza en toda la Comunidad para las operaciones aduaneras y que, en consecuencia, puede disfrutar de una serie de ventajas en todo el territorio comunitario*". El Reglamento 1875/2006 se refiere en su preámbulo a quienes cumplan las condiciones de obtención del estatuto

Travessera de Gràcia, nº 43, Planta 1ª. - 08021 BARCELONA
Tel.: 93 200 02 88 - Fax.: 93 202 33 72
e-mail: enrique.guardiola@bjiabogados.com - www.bjiabogados.com

O.E.A. como "*socios fiables en la cadena de suministro*", lo cual les hará acreedores a "*menos controles físicos y documentales que otros operadores*".

Lógicamente a nadie interesará aparecer como "*no fiable*", condición que, a sensu contrario, podría llegar a presumirse de quien no dispusiera del certificado O.E.A.. Por eso, es evidente que, en principio y desde el punto de vista estrictamente comercial, puede interesar obtener este status a todos los que intervengan en la cadena logística aduanera, es decir, los que realizan actividades profesionales reguladas por la normativa aduanera: fabricantes, exportadores, expedidores, almacenistas, agentes de aduanas, transitarios, transportistas e importadores.

Es evidente que el interés de la figura decrece si algún eslabón de la cadena no tiene el certificado O.E.A., pues las empresas que lo tengan concedido tenderán a establecer relaciones comerciales de forma prioritaria con quienes también lo tengan.

A la disyuntiva entre solicitar o no el certificado O.E.A. no puede darse una respuesta uniforme, pues los logros que se esperan obtener no serán los mismos para una gran empresa con proyección internacional y que pretenda un reconocimiento por parte de otros países que contemplen una figura equivalente, que para pequeños importadores o exportadores; ni tampoco tendrán la misma motivación una gran agencia de aduanas o una gran transitaria, con clientes importantes candidatos a O.E.A., que un transportista o un agente de aduanas de pequeña dimensión o con otro tipo de clientela.

Tipos de certificado y ventajas

Debe tenerse en cuenta qué tipo de certificado O.E.A. conviene solicitar de entre los tres inicialmente previstos, O.E.A. Simplificaciones (AEOC), O.E.A. Seguridad (AEOS) y O.E.A. Simplificaciones y Seguridad (AEOF), lo cual comporta también sopesar cuál de ellos es el realmente adecuado para el solicitante en función de la relación que tenga con la aduana, pues de la misma forma que una empresa naviera puede no estar interesada en simplificaciones aduaneras y sí en cambio en aspectos de seguridad, a un agente de aduanas que se limite a actuar como declarante le interesará más obtener el O.E.A. de simplificaciones que el O.E.A. de seguridad, mientras que a un importador-exportador puede interesar el de simplificaciones y seguridad.

En el Código Aduanero Modernizado está previsto que estas tres modalidades se conviertan en sólo dos: Simplificaciones aduaneras y Seguridad y protección, aunque podrán solicitarse ambas por el mismo operador.

Las ventajas previstas varían en función del tipo de certificado OEA, pudiendo sintetizarse, para quienes obtengan el AEOF, en: menor número de controles físicos y documentales, prioridad en los controles, despacho centralizado nacional, mayor facilidad para acogerse a procedimientos aduaneros simplificados, declaraciones sumarias de entrada o salida con datos reducidos y notificación previa de control físico.

Además, pueden lograrse otra serie de beneficios no explicitados en los textos normativas, como son unas relaciones mejores con la aduana (se habla de una "*asociación estratégica entre el mundo empresarial y la aduana*"); un reconocimiento al O.E.A. como operador fiable en la cadena logística, mejorando así su categoría y

reputación profesional; y, a la larga, un reconocimiento mutuo con otros países que tengan establecido un procedimiento equivalente. En el seno de la Organización Mundial de Aduanas se están desarrollando iniciativas dentro de lo que se denomina Safe Framework Standards a las que se han adherido muchos países, lo cual facilitará el logro de acuerdos internacionales. Se está trabajando a este respecto con E.E.U.U.

Requisitos para la concesión del estatuto OEA

Los criterios para la concesión del estatuto de operador económico autorizado son de cuatro tipos:

1.- De carácter general:

a) El solicitante y su representante legal en asuntos aduaneros no pueden haber sido condenados por una infracción penal grave relacionada con su actividad económica por un incumplimiento de la normativa aduanera;

b) El solicitante no puede estar inmerso en un procedimiento de concurso en el momento de presentar la solicitud;

c) El solicitante debe estar establecido en el Territorio Aduanero de la Comunidad. No obstante esta regla general cuenta con dos excepciones:

- Un solicitante no necesitará estar establecido cuando un acuerdo internacional suscrito por la Comunidad y el país tercero en que el operador económico esté establecido disponga el reconocimiento mutuo de los certificados OEA.

- Cuando la solicitud de concesión de un certificado OEA de protección y seguridad sea presentada por una compañía área o marítima que tenga en la UE una oficina regional y ya se beneficia de ciertas simplificaciones descritas para navegación marítima o aérea en el Reglamento de Aplicación del Código Aduanero.

d) El solicitante debe tener un historial de cumplimiento de las obligaciones aduaneras en los últimos tres años anteriores a la presentación de la solicitud. Ello se considerará cumplido si ninguna de las siguientes personas ha cometido infracciones graves o repetidas de la normativa aduanera: el solicitante, las personas encargadas de la empresa solicitante o que controlen su gestión, el representante legal del solicitante en asuntos aduaneros y la persona que se encargue de los asuntos aduaneros en la empresa solicitante.

2.- Requisitos contables, de registros y de control.

Con el fin de que las autoridades aduaneras puedan comprobar si el solicitante tiene un sistema de gestión de registros comerciales y, en su caso, registros de transporte, el solicitante deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) tener un sistema de contabilidad que sea coherente con los principios contables comúnmente aceptados, aplicado en el Estado Miembro en el que se lleve la contabilidad y que facilite el control de la Inspección de Aduanas;

b) permitir el acceso físico o electrónico de la autoridad aduanera a sus registros aduaneros y, en su caso, a sus registros de transporte;

c) tener un sistema logístico que haga una distinción entre las mercancías comunitarias y no comunitarias. El cumplimiento de este requisito no será necesario en el caso del certificado OEA de seguridad;

d) tener una organización administrativa que corresponda al tipo y el tamaño de la empresa y que sea adecuada para la gestión del comercio de mercancías y tener controles internos con los que se puedan detectar las transacciones ilegales o irregulares;

e) en su caso, aplicar procedimientos satisfactorios de utilización de licencias y autorizaciones vinculadas a medidas de política comercial o al comercio de productos agrícolas;

f) aplicar procedimientos satisfactorios de archivo de los registros y la información de la empresa y de protección respecto a la pérdida de información;

g) garantizar que los empleados sean conscientes de la necesidad de informar a las autoridades aduaneras si se descubren dificultades de cumplimiento y establezcan contactos adecuados para informar a las autoridades aduaneras de dichos sucesos;

h) disponer de medidas apropiadas de seguridad de las tecnologías de la información para proteger el sistema informático del solicitante de cualquier intrusión no autorizada, y para asegurar la documentación del solicitante.

3.- Solvencia financiera

Se considerará que se cumple el criterio de solvencia financiera del solicitante si se puede acreditar, respecto a los tres últimos años, una buena situación financiera que sea suficiente para que el solicitante pueda cumplir sus compromisos, teniendo en cuenta las características del tipo de actividad empresarial. Si el solicitante lleva establecido menos de tres años, su solvencia financiera se evaluará basándose en los registros y la información disponible.

4.- Requisito de seguridad, en el caso de certificados OEA de protección y seguridad.

Las normas de protección y seguridad del solicitante se considerarán adecuadas si se cumplen las condiciones siguientes:

a) los edificios que van a ser utilizados para la realización de las operaciones cubiertas por el certificado están construidos con materiales que resistan un acceso ilegal y protejan de la intrusión ilegal;

b) se aplican medidas apropiadas de control para evitar el acceso no autorizado a las zonas de expedición, los muelles de carga y las zonas de cargamento;

c) las medidas de manipulación de las mercancías incluyen la protección contra la introducción, la sustitución o la pérdida de materiales y la alteración de las unidades de carga;

d) se aplican procedimientos de gestión de las licencias de importación y/o exportación vinculadas a prohibiciones y restricciones y a distinguir las mercancías correspondientes de otras mercancías;

e) se aplican medidas mediante las cuales se puedan identificar claramente los socios comerciales del solicitante a fin de proteger la cadena de suministro internacional;

f) se efectúan, en la medida en que lo permita la legislación, controles de seguridad de los posibles futuros empleados que puedan ocupar cargos sensibles respecto a la seguridad y se llevan a cabo controles periódicos de los antecedentes;

g) se garantiza que los empleados de que se trate participen activamente en programas de sensibilización en materia de seguridad.

Si el solicitante, establecido en la Comunidad, es titular de un certificado de protección y/o seguridad reconocido internacionalmente o expedido de acuerdo con la legislación de normalización, se considerará que se cumplen los criterios que sean idénticos o correspondan a los establecidos en los apartados anteriores.

Procedimiento de autorización

Requiere, en síntesis, las siguientes etapas:

1.- Solicitud del certificado OEA

Se presenta por escrito o preferentemente por medios electrónicos, según modelo al que deberá acompañarse un cuestionario debidamente cumplimentado. De ser incompleta la solicitud, el solicitante tendrá 30 días naturales para subsanarla, y aportar la información pertinente.

2.- Comunicación entre Estados

La autoridad aduanera de expedición deberá comunicar la solicitud a las autoridades aduaneras de todos los demás Estados miembros, quienes, de disponer de información que pueda desaconsejar la concesión del certificado, comunicarán dicha información a la autoridad aduanera de expedición.

3.- Examen de las condiciones

La autoridad aduanera de expedición examinará si se cumplen o no las condiciones y criterios para expedir el certificado. La autoridad aduanera podrá aceptar conclusiones suministradas por un experto independiente en lo relativo a criterios de

gestión de registros, solvencia financiera y seguridad respecto a las condiciones y criterios analizados.

4.- Expedición de la autorización y denegación de la misma.

La autoridad aduanera expedirá el certificado OEA en el plazo de 300 días naturales a partir de la fecha de recepción. Si la autoridad aduanera no puede cumplir el plazo, se prorrogará por un período de 30 días naturales, previa notificación de la autoridad aduanera al solicitante de los motivos de la prórroga.

Si el resultado del examen realizado puede conducir a la denegación de la solicitud, la autoridad aduanera de expedición comunicará dicho resultado al solicitante y le dará la posibilidad de que reaccione en un plazo de 30 días naturales antes de denegar la solicitud.

En caso de que se deniegue la solicitud, la autoridad aduanera informará al solicitante de los motivos en que se basa esa decisión. La decisión de denegación se notificará al solicitante en los mismos plazos que los establecidos para la expedición. En un plazo de 5 días laborables, la autoridad aduanera de expedición informará a las autoridades aduaneras de los demás Estados miembros de que se ha expedido un certificado OEA. Asimismo, en caso de que se deniegue la solicitud, se informará de dicha denegación en el mismo plazo.

El certificado OEA surtirá efecto el décimo día laborable siguiente a su fecha de expedición en todos los Estados miembros, y con un período de validez ilimitado.

La autoridad aduanera de expedición procederá a una reevaluación en caso de modificación profunda de la legislación comunitaria correspondiente, o de indicios razonables de que el Operador Económico Autorizado ya no cumple las condiciones aplicables.

Suspensión del estatuto de Operador Económico Autorizado

Puede producirse de oficio o a instancias del propio OEA

1.- De oficio

La autoridad aduanera de expedición suspenderá el estatuto de Operador Económico Autorizado en los casos siguientes:

a) si se observa que se incumplen las condiciones o criterios del certificado OEA;

b) si tiene motivos suficientes para pensar que se ha cometido un acto que dé lugar a procedimientos penales y esté relacionado con una infracción de la normativa aduanera. En este caso la autoridad aduanera podrá decidir no suspender el estatuto de OEA si considera que la infracción no es de importancia significativa en relación con el número o la magnitud de las operaciones relacionadas con las aduanas y no pone en duda la buena fe del Operador Económico Autorizado.

Antes de adoptar una decisión, las autoridades aduaneras comunicarán sus conclusiones al operador económico de que se trate. Este tendrá derecho a corregir la situación y/o expresar su opinión en un plazo de 30 días naturales desde la fecha de comunicación.

Si el expediente de suspensión del certificado OEA está motivado en un acto que dé lugar a procedimientos penales y esté relacionado con una infracción de la normativa aduanera, la autoridad aduanera de expedición suspenderá el estatuto de Operador Económico Autorizado mientras duren los procedimientos penales. Así lo notificará al titular del certificado. También se enviará una notificación a las autoridades aduaneras de los demás Estados miembros.

2.- A instancias del Operador

Si un Operador Económico Autorizado no está, de modo temporal, en condiciones de cumplir alguno de los criterios que le permitieron obtener el certificado OEA, podrá solicitar la suspensión del estatuto de Operador Económico Autorizado. En tal caso, lo notificará a la autoridad aduanera de expedición, mencionando el plazo en que podrá volver a cumplir ese criterio y las medidas previstas y su planificación. Si no se adoptan las medidas necesarias en el plazo de suspensión, se procederá a la revocación del certificado.

En todos los demás casos, se anulará el certificado OEA, y la autoridad aduanera competente informará de ello a las autoridades aduaneras de los demás Estados miembros.

Revocación del certificado OEA

El certificado OEA será revocado por la autoridad aduanera de expedición en los casos siguientes:

a) Si el OEA no toma las medidas para corregir la causa que motivó la suspensión decidida por la autoridad aduanera;

b) Si el OEA ha cometido infracciones graves de la normativa aduanera, sin que exista derecho de recurso por su parte. No obstante, en este caso la autoridad aduanera podrá decidir no revocar el certificado OEA si considera que la infracción no es de importancia significativa en relación con el número o la magnitud de las operaciones relacionadas con las aduanas y no pone en duda la buena fe del Operador Económico Autorizado;

c) Si el OEA no adopta las medidas necesarias en el plazo de suspensión instado por el mismo;

d) A petición del propio OEA.

En caso del certificado OEA de simplificación aduanera/protección y seguridad, si el operador económico afectado sólo incumple los requisitos de seguridad, la autoridad

aduanera de expedición revocará el certificado y se podrá expedir un nuevo certificado OEA de simplificación aduanera.

Salvo en los casos de revocación producidos a solicitud del operador, no se permitirá al operador económico presentar una nueva solicitud de certificado OEA hasta pasados tres años desde la fecha la revocación.

Fdo. Enrique Guardiola Sacarrera
Abogado

Próximas convocatorias

MARTES 30 de septiembre: REUNION DE LA JUNTA DIRECTIVA.

Del 7 al 10 de octubre: CONVENCIÓN ANUAL INTERNACIONAL DEL PROPELLER CLUB EN BALTIMORE., a la que asistirá nuestro Past President y miembro de la Junta Directiva Edward Harrison Bacon. En las páginas siguientes se reproducen la lista de ponencias y el calendario de actividades. Más información en la web del Propeller Club de Baltimore (http://www.propellerclubofbaltimore.com)

MARTES 14 de octubre: ALMUERZO COLOQUIO MENSUAL. Que se celebrará, como acostumbrado, en el Restaurant Barceloneta, a las 13:30 horas. Nuestro ponente, quien ha confirmado su asistencia, es el Capitán Colin Campbell, experto en cruceros, quien nos acompañará a propuesta de Xavier Pitarque, y disertará acerca de "Los cruceros: Presente y futuro".

MARTES 11 de noviembre: ALMUERZO COLOQUIO MENSUAL . El invitado se confirmará en la próxima edición.

Un ruego y una invitación:

La Junta ruega a los miembros del Club que confirmen o excusen su asistencia a los almuerzos con antelación razonable mediante correo electrónico para permitir organizar adecuadamente la logística del Restaurant. Os damos mil gracias anticipadas por ello. (hertzog@martinez-campo.com).

La Junta os invita a participar activamente en el Boletín. Es un instrumento del Club abierto a todos los socios. Todas vuestras informaciones, comentarios, análisis, noticias, dictámenes... o cualquier forma de colaboración será siempre bienvenida. (cescribano@alggrupo.com)

THE PROPELLER CLUB OF THE UNITED STATES

82ND ANNUAL INTERNATIONAL CONFERENCE AND CONVENTION

Partners of Industry and Guardians of the Sea: A Collaborative Discussion of Maritime Issues

October 7-10, 2008 The Renaissance Harborplace Hotel Baltimore, Maryland

Honorary Conference Chairman: **CONGRESSMAN ELIJAH E. CUMMINGS**

Convention Chairman: **ALEXANDER M. GILES**

PANEL TOPICS AND PANELISTS

DAY 1

Thursday, October 9, 2008 - 9:00 to 10:30 a.m.

LNG

Moderator: James W. Bartlett, III, Semmes, Bowen & Semmes
Panelist: Robert Cupina, Principal Deputy Director, Office of Energy Projects, Federal Energy Regulatory Commission (FERC)
Panelist: Mike Frederick, Director of LNG Operations, Dominion Cove Point LNG
Panelist: Aaron Samson, Managing Director of LNG Projects, AES Sparrows Point LNG
Panelist: Richard Plant, Director Special Projects, International Organization of Masters, Mates and Pilots

Thursday, October 9, 2008 - 10:45 to 12:15 p.m.

Maritime Issues: Far and Near

Moderator: George "Bud" Nixon, Rukert Terminals
Panelist: James Pugh, Director, Office of Marine Highways, U.S. Maritime Administration
Panelist: Brian Kelley, Sector Commander, U.S. Coast Guard (Sector Baltimore)
Panelist: Michael Derby, General Manager, North Atlantic Operations, Wallenius Wilhelmsen
Panelist: Frank Hamons, Deputy Director of Harbor Development, Maryland Port Admin.
Panelist: Robin Masters, Vice President, Dry Cargo Chartering, Simpson, Spence & Young

DAY 2

Friday, October 10, 2008 - 9:00 to 10:30 a.m.

Foreign Investment in U.S. Maritime Industry - Two Years Removed from DP World

Moderator: Kurt Nagle, American Association of Port Authorities
Panelist: Dave Sanborn, Senior VP, DP World
Panelist: Thomas Simmers, Vice President, Ceres Marine Terminals
Panelist: Dr. James Jay Carafano, The Heritage Foundation

Friday, October 10, 2008 - 10:45 to 12:15 p.m.

Maritime Security

Moderator: Admiral James Loy, The Cohen Group ***(Invited)***
Panelist: Thad Allen, Commandant, U.S. Coast Guard ***(Invited)***
Panelist: Sean Connaughton, Administrator, U.S. Maritime Administration
Panelist: U.S. Congressman Dutch Ruppersberger
Panelist: Joseph Cox, President, Chamber of Shipping of America

THE PROPELLER CLUB OF THE UNITED STATES

82ND ANNUAL INTERNATIONAL CONFERENCE AND CONVENTION

Partners of Industry and Guardians of the Sea: A Collaborative Discussion of Maritime Issues
October 7-10, 2008 The Renaissance Harborplace Hotel Baltimore, Maryland

Honorary Conference Chairman: **CONGRESSMAN ELIJAH E. CUMMINGS**
Convention Chairman: **ALEXANDER M. GILES**

SCHEDULE OF EVENTS

Tuesday, October 7, 2008

8:00 a.m. - 5:00 p.m.	Registration - Renaissance Hotel
9:30 a.m. - 4:30 p.m.	Annual Fall Golf Outing - Mountain Branch Golf Club

Wednesday, October 8, 2008

8:00 a.m. - 5:00 p.m.	Registration - Renaissance Hotel
9:00 a.m. - 2:00 p.m.	Tour of MITAGS and Luncheon
3:00 p.m. - 3:30 p.m.	Executive Committee Meeting - Baltimore Ballroom "A"
3:30 p.m. - 5:00 p.m.	Business Meeting - Baltimore Ballroom "A" **(*1)**
7:00 p.m. - 11:00 p.m.	President's Welcoming Reception - Baltimore Aquarium

Thursday, October 9, 2008

7:30 a.m. - 9:00 a.m.	Continental Breakfast - 5th Floor Foyer
8:00 a.m. - 5:00 p.m.	Registration - Renaissance Hotel
8:30 a.m. - 9:00 a.m.	Opening Ceremonies - Baltimore Ballroom
9:00 a.m. - 11:30 a.m.	Woman's Propeller Club, Session 1 - Mt. Washington Room
9:00 a.m. - 10:30 a.m.	First Panel Discussion - Baltimore Ballroom
10:30 a.m. - 10:45 a.m.	Coffee Break - 5th Floor Foyer
10:45 a.m. - 12:15 p.m.	Second Panel Discussion - Baltimore Ballroom
12:30 p.m. - 2:00 p.m.	Cocktails/Luncheon - WTC Constellation Room
2:00 p.m. - 5:30 p.m.	Women's Propeller Club - Tour of Annapolis
2:00 p.m. - 3:00 p.m.	Break out Session #1 - Bylaws - Baltimore Ballroom
3:00 p.m. - 4:00 p.m.	Break out Session #2 - Regional VP's - Baltimore Ballroom
4:00 p.m. - 5:00 p.m.	Break out Session #3 - Port Presidents - Baltimore Ballroom
6:00 p.m.	Water Transportation from Inner Harbor: Pintail Yacht
7:00 p.m. - 10:00 p.m.	Crab Feast - Bo Brooks Restaurant

Friday, October 10, 2008

7:30 a.m. - 9:00 a.m.	Continental Breakfast - 5th Floor Foyer
8:00 a.m. - 5:00 p.m.	Registration - Renaissance Hotel
9:00 a.m. - 11:30 a.m.	Woman's Propeller Club, Session 2 - Mt. Washington Room
9:00 a.m. - 10:30 a.m.	First Panel Discussion - Baltimore Ballroom
10:30 a.m. - 10:45 a.m.	Coffee Break - 5th Floor Foyer
10:45 a.m. - 12:15 p.m.	Second Panel Discussion - Baltimore Ballroom
12:30 p.m. - 2:30 p.m.	Cocktails/Keynote Luncheon - Hilton Baltimore
2:30 p.m. - 5:00 p.m.	Final Business Meeting - Baltimore Ballroom **(*2)**
2:30 p.m. - 5:00 p.m.	Spouse Tour of Ft. McHenry
7:00 p.m. - 8:00 p.m.	Cocktail Reception - 5th Floor Foyer
8:00 p.m. - 12 midnight	Gala Dinner/Dance - Maryland Ballroom

Saturday, October 11, 2008

1:00 p.m. - 5:00 p.m.	Pride of Baltimore II 20th Anniversary SAILABRATION at The Vane Brothers Company (separately ticketed event - contact the Pride II office directly)

*1 - Joint Meeting of the National Executive Committee and Board of Governors. A general discussion among Executive Committee Members of the business of the Club and its activities, action on matters within the purview of the Committee, including Committee Reports and recommendations, and discussion of the matters to come for a vote at the final business session. **All Port officers are encouraged to attend**, and all convention attendees are welcome to participate as well.

*2 - Joint Meeting of the National Executive Committee and Board of Governors. Continued discussion among Executive Committee Members of the business of the Club and its activities, action on matters within the purview of the club, including Committee Reports and recommendations, discussion of the matters before the Convention, including amendments to the Constitution and By-laws, voting by delegates for election of officers, adoption of positions and resolutions and on other such matters before the Convention. **All Port Presidents and others holding proxies are strongly encouraged to attend**, and all convention attendees are welcome to participate as well.

Please visit www.propellerclubofbaltimore.com for information regarding the Convention and hotel arrangements.