



## SUMARIO

	pág.
Situación Política .....	3
El laborismo británico y su nueva política comunitaria	3
La cumbre de Bruselas peligra .....	4
Proceso de Adhesión .....	7
Esperanzas españolas en la cumbre de Bruselas .....	7
Política Agrícola .....	8
El problema de la soja en el mundo .....	8
Política de Transportes .....	10
Política común de transporte aéreo .....	10
Política Social .....	16
Gestión Fondo Social europeo (2ª parte) .....	16
Política Comercial .....	20
La integración y los obstáculos fronterizos CEE .....	20
Política Industrial .....	24
Vía libre al Airbus A-320 .....	24
Política de Investigación .....	26
Europa y el desarrollo tecnológico .....	26
Actos Legislativos .....	30
Cotización Ecu .....	33

## SITUACION POLITICA

### ● El líder del laborismo británico apoya una nueva política en la CEE.

Neil Kinnock, elegido hace seis meses líder del Partido Laborista británico, tras el mayor desastre electoral sufrido por su partido en los últimos 65 años, en unas declaraciones a la revista Newsweek en su número de 5 de marzo último, se ha pronunciado por una nueva política en la Comunidad Europea.

Kinnock, cuyo partido había abogado en las últimas elecciones por una retirada del Reino Unido de la CEE, propone permanecer en la misma y reformarla en su interior. A la pregunta sobre que ha causado este cambio de punto de vista en el seno de su partido respondió: "No es un cambio de punto de vista. Es una cuestión encaminada a conseguir lo mejor para el pueblo británico. El Mercado Común él mismo debe cambiar o morir. Nosotros no tendríamos más recurso que la retirada si no pudiéramos asegurar un sistema de precios de los productos alimenticios y salvaguardar nuestras inversiones y empleo. La frase que yo he acuñado es "una nueva política para Europa y una política justa desde Europa".

Kinnock en un reciente artículo había escrito: "Europa tiene que hablar con su propia voz y actuar con sus propios recursos si los Estados Unidos no confirman un programa de recuperación global". Sobre este tema el entrevistador le preguntó sobre si veía que los Estados Unidos estaban retrasando la recuperación de Europa. "No, la cuestión es que Reagan habló en la cumbre de Williamsburg del pasado año de una manera mientras fomentaba una política económica diferente en Washington. En Williamsburg, Reagan confirmó el "thatcherismo planetario" mientras estaba llegando a un record en el déficit presupuestario. Nos gustaría ver una participación americana en una estrategia expansionista general. Pero si no pudiéramos conseguir la participación norteamericana entonces las sofisticadas economías de Europa occidental tendrían que proseguir con esa estrategia ellos mismos".

### ● La Comisión en socorro de Honduras.

La Comisión acaba de decidir en el marco del programa 1983 de ayuda financiera y técnica a los países en vías de desarrollo no asociados. Honduras se ha beneficiado con la concesión de 9 millones de Ecus para un proyecto de consolidación en la región sur.

El proyecto tiende a consolidar y desarrollar el proceso de reforma agraria emprendido por el gobierno hondureño, bajo responsabilidad del INA (Insti

tuto Nacional Agrario). Está previsto, en los departamentos de Choluteca y Valle, que han sido ya objeto de distribuciones de tierras en el marco de la reforma agraria, poner en marcha un sistema de perfeccionamiento agrícola regional en beneficio no solo de las cooperativas sino también de los pequeños propietarios individuales que se encuentran en las inmediaciones de los perímetros de la reforma agraria.

La ayuda aportará a los 245 grupos del sector de la reforma agraria -- (4.600 miembros) y a cerca de 100 pequeñas explotaciones individuales organizadas en 65 comités agrícolas locales, los factores de producción y los servicios de base correspondientes a su condición socio-económica y a sus recursos naturales y humanos disponibles, ayuda que las instituciones existentes no están en condiciones de suministrarles.

#### ● La cumbre de Bruselas en peligro ?

La celebración del próximo Consejo Europeo del 19 de marzo en Bruselas no parece, a tenor de las últimas noticias, que tenga una seguridad absoluta de llevarse a cabo. El Presidente francés, François Mitterrand, en su gira por las capitales de los Estados miembros, está haciendo un enorme esfuerzo por convencer a los distintos líderes europeos de la conveniencia de llegar a un acuerdo sobre los temas pendientes por resolver aún, a nivel comunitario, antes de la celebración de la citada cumbre; de lo contrario, poco sentido tendría sentarse a la mesa de las negociaciones a sabiendas de la -- práctica imposibilidad de llegar a un acuerdo positivo y duradero. Por ello, el propio Presidente francés considera que es preferible aplazar una reunión cumbre que una cumbre fracasada.

El Presidente Mitterrand ha expresado cual sería el camino para conseguir lo que él llama la Europa del futuro: una cooperación creciente en la Defensa, una constelación multiforme de acuerdos industriales entre los países que en ello estén interesados y que por tanto no debe ser impuesto a todos los miembros de la CEE. Ha de ser una construcción intergubernativa que no tenga en si dinámica alguna de integración comunitaria; esto quizás no le guste a algunos --a países tradicionalmente "comunitarios", como Italia y Benelux-- pero que todos lo aceptan con resignación porque tal vez es la única Europa que hoy día pueda existir. Es preciso olvidar, según Mitterrand, la Europa del pasado que ha supuesto y traído tantos problemas y discusiones entre los Estados miembros --producción de leche, montantes compensatorios monetarios (MCM), recursos propios--, la cual Europa está llena de escorias, sien-

do preciso limpiarla.

Analizando la actual controversia comunitaria, pueden mencionarse los puntos básicos que han de ser objeto de discusión, y por tanto de solución:

- 1) Financiación de la actividad comunitaria: la mayor parte de los recursos de la Comunidad provienen de la parte del IVA -1%- que los Estados miembros entregan al presupuesto comunitario. El problema radica en que este porcentaje se considera corto para afrontar los enormes gastos de la Comunidad, fundamentalmente la política agrícola común -casi un 70%-, así como las nuevas políticas, a nivel industrial, tecnológico, comercial, etc... La Comisión ha propuesto elevar este porcentaje a 2 puntos -como señalamos en nuestro boletín anterior nº 22, pág. 7-, pero a ello se opone la RFA, por considerarlo excesivo, y Gran Bretaña, que considera suficientes los actuales recursos, a menos de que no se gestionen adecuadamente.
  
- 2) Otro punto es la reforma de la Europa Verde: este año la política agrícola se lleva 21.600 millones de pesetas, que no son suficientes, pues se calcula un agujero de un billón de pesetas y además han de renovarse los precios para la campaña agrícola 1984/85; esta última operación puede implicar enormes costos al presupuesto comunitario, a pesar de la propuesta de la Comisión sobre una quasi-congelación de esos precios. Por tanto, es preciso cortar drásticamente esos gastos para evitar que la Comunidad entre en bancarrota, para lo cual se propone: cuotas de producción para la leche que absorbe por sí sola un tercio del total del gasto agrícola; disminución de los precios de los cereales; y reducir a la mitad los MCM alemanes y holandeses que cuestan a la Comunidad alrededor de 360.000 Ecus. Pero cada Estado miembro quiere descargar los gastos del tema agrícola en los demás, por lo que el acuerdo se hace difícil.
  
- 3ª) Corrección de los desequilibrios presupuestarios: este punto constituye igualmente un obstáculo importante para la consecución de un acuerdo favorable entre los Diez. Si bien el desequilibrio principal proviene del enorme gasto agrícola, que es contestado de manera escandalosa por algunos Estados miembros, tan bien es verdad que la política agrícola común, a pesar de las dificultades, es la que mejor funciona por el momento. Gran Bretaña, país pobre desde el punto de vista agrícola, recibe menos beneficios de la Europa Verde que sus socios, por lo que ha de pagar buenas cantidades cada año convirtiéndose en contribuyente neto -alrededor de 18 millones de Ecus-; ahora bien, se le devuelve un tercio de esa cantidad en concepto de compensación --

por su excesiva contribución, lo cual no le satisface totalmente al reclamar dos tercios de la misma. Este es, por consiguiente, otro de los continuos temas objeto de discusión y negociaciones, que no acaba de encontrar una solución favorable para ambas partes; por ello, el Reino Unido propone que se -- instaure un mecanismo correctivo permanente, de forma que cada año perciba -- la cantidad correspondiente. A dicha proposición se oponen la mayoría de los Diez, pues ha resultado a veces que no ha habido un estricto control en las devoluciones, habiendo producido ciertos desajustes presupuestarios.

Puede mencionarse como interesante la actitud italiana sobre ese particular, lo cual se considera como la más comunitaria: el reequilibrio de las cuentas británicas no ha de hacerse por medio de reembolsos anuales, sino ampliando las intervenciones de la Comunidad de forma que Londres recupera en "otras políticas" aquello que pierde en agricultura.

## PROCESO DE ADHESION

### ● Ciertas esperanzas españolas ante la "cumbre" de Bruselas.

Los últimos comentarios habidos en los últimos días sobre la celebración del Consejo Europeo de Bruselas del próximo 19 de marzo -independientemente - de que tenga lugar o no dicha cumbre- hace fundar ciertas esperanzas sobre la suavización de las duras condiciones contenidas en el documento agrícola presentado a España el pasado 21 de febrero. Ciertamente, hay más confianza a tenor de las declaraciones hechas por el embajador de Francia en España, Pierre Guidoni, en el sentido de que su país propondría una flexibilización en el contenido del documento sobre el acceso de España a las subvenciones CEE - para las frutas y hortalizas desde el momento de la adhesión. En efecto es en el capítulo de las frutas y hortalizas donde radica la mayor dificultad ya -- que, como se sabe, pretende la Comunidad tenerlo congelado durante un período de cuatro años, para después pasar a una segunda fase de seis años. La propia Comunidad es consciente de la dureza de esas condiciones, y según Guidoni, no deben pedírseles sacrificios sólo a España, habiendo de encontrar la reciprocidad entre productos sensibles para nuestro país -frutas y hortalizas- y productos de la CEE, tales como carnes y sector lácteo. El embajador Guidoni señaló igualmente que la Comunidad debe perseguir la consecución simultánea de los dos objetivos hoy por hoy prioritarios, cuales son: solución de la crisis interna y ampliación, haciendo hincapié que hay que seguir negociando y esperar el resultado final de la propia negociación, para saber si todos -- los capítulos, ya sea el industrial, el de la financiación, agrícola, etc... van a entrar en una solución equilibrada que se traduzca en una adhesión razonable y justa.

Lógicamente estas declaraciones han animado bastante a los negociadores españoles y creen que las condiciones de su documento-respuesta a la Comunidad, a presentar el 21 de marzo, serán mejor aceptadas, a la vista, no ya sólo de las manifestaciones del embajador francés, sino porque los propios comunitarios están valorando el importante daño que puede infligir a un sector -- tan competitivo e importante para la agricultura española como es el sector - hortofrutícola.

España en su respuesta volverá a insistir en el tema de las etapas para el citado sector, de forma que pueda conseguirse, o bien una rebaja en cuanto a la duración de los primeros cuatro años, o bien un período de transición -- clásico de alrededor de seis años; y asimismo dejando claro, por supuesto, su deseo y "exigencia" del acceso a las subvenciones a que antes aludíamos, así como hacer ver a la Comunidad la discriminación de trato que supondría el imponernos unas condiciones muy superiores a las que en su día tuvieron tanto - Italia como Grecia, países miembros de similares características a España.

## POLITICA AGRICOLA

### ● El problema de la soja en el mundo.

La medida tomada por Brasil a mediados del mes pasado sobre la prohibición de sus exportaciones de soja está dando mucho que hablar en los mercados financieros internacionales. Tal medida supuso dejar de ingresar en las arcas brasileñas la cantidad de 4.000 millones de dólares al año en concepto de exportación de la cosecha de soja, y justamente más de dos meses antes de la recolección. Ello trajo consigo que cayeran los precios de dicho producto en el mercado de Chicago - el mayor mercado mundial de soja-.

Las autoridades brasileñas manifestaron que dicha prohibición se mantendrá durante dos o tres semanas sólomente, como protesta por el "cartel" de --compradores que está operando en la citada ciudad de USA.

Ciertamente tal "cartel" es ilegal, ya que no está permitido monopolizar el mercado, existiendo a tal efecto una prohibición en virtud de la cual nigún comerciante puede realizar contratos por más de 3 millones bushels\* de soja.

Según se desprende de las manifestaciones de las autoridades brasileñas, las casas comerciales privadas provocan la caída de los precios al actuar concertadamente, y asimismo afirman con certeza que los "cartels" de compradores habían sido creados con anterioridad. Así, en el año 1977 la CFTC, una --agencia federal de control gubernamental, multó a siete miembros de la fami--lia Hunt con una cantidad de 500.000 dólares debido a actuaciones de concen--tración y de monopolio a nivel comercial.

De toda esta situación, se afirma que efectivamente existe un comporta--miento singular en el mercado de la soja, pues aún cuando la sequía redujo la cosecha de este producto en América sobre un 28%, los precios de habas de so--ja cayeron en más de 9 dólares el "bushel" en el pasado septiembre hasta re--dondear la cantidad de 7 dólares en la actualidad. Muchos comerciantes consi--deran este caso justificado, pero lo cierto es que una propia comisión del Con--greso de los Estados Unidos escuchó manifestaciones de agricultores y senado--res afectados, en las que se testimoniaba la evidente manipulación de que ha--bían sido objeto los mercados. La propia presidente de la CFTC, Mrs. Susan --Philips, confirmó que estaban buscando hasta dónde pueden las violaciones lle--gar, lo cual no es otra cosa, sino darle largas a dicha cuestión, burocratizán--dola

---

(\*) Europa/Sur: un bushel es igual a 35,24 litros.

Una de las razones por las que se producen esos movimientos inusuales de los precios es que los mercados han sufrido variaciones en los cálculos de -- las cosechas de habas de soja.

El departamento de agricultura de USA incrementó su influyente previsión en cuanto a la producción mundial de aceite de semilla y de soja en el año 1983 en tres de sus cuatro últimos informes mensuales. Ello ha revalorado los efectos de la sequía en América, y decidido que no eran tan serios como se pensó al principio.

La previsión de una mayor producción está combinada con la fuerza del dólar -haciendo la soja más cara para los compradores extranjeros- para hacer - caer los precios. En este sentido, según las declaraciones de un importante - grupo del sector, los precios estaban forzosamente destinados a caer en cualquier caso porque la sequía de por sí nunca ha sido suficiente para sostener altos precios más tiempo de cuatro o seis meses.

Analizada esta situación y haciéndose cargo de las razones de Brasil al adoptar tal medida, hay que tener en cuenta que los otros dos grandes productores americanos -Brasil y Argentina- no tienen posibilidad, por el contra---rio, de constituir un "cartel" vendedor de habas de sojas. Aún cuando sus producciones han ido aumentando, la suma de sus mayores cosechas es todavía inferior a la de la mitad de América del Norte.



## POLITICA DE TRANSPORTES

### ● Memorandum de la Comisión de cara al desarrollo de una política común de transporte aéreo.

La Comisión acaba de adoptar un memorandum sobre el estado de progreso de los trabajos de cara al desarrollo de una política común de transporte aéreo.

La Comisión considera que en razón de las diferencias constatadas entre la CEE y USA (en particular el carácter público de compañías aéreas en Europa), una falta de regulación a estilo americano no puede ser el objetivo de la Comunidad. Por eso las proposiciones presentadas:

- no tratan del transporte aéreo intracomunitario;
- mantienen la estructura del sistema reglamentario actual basado en los acuerdos y convenios bilaterales intergubernamentales y en la cooperación entre las compañías aéreas, pero
- modificándola para mantenerla más flexible y competitiva a fin de aumentar la eficacia de las compañías aéreas, permitir a las compañías eficaces e innovadoras obtener beneficios, promover la expansión y por tanto el empleo y mejor respuesta a los consumidores.
- previendo una malla de salvaguardia que, en el marco de los acuerdos concluidos entre Estados miembros, garantice a una compañía aérea de una de las partes una capacidad de al menos un 25% del mercado en cuestión.

La Comisión está convencida que la puesta en marcha de tales medidas desembocará progresivamente, sin desorganizar el sector de la aviación, en un sistema más eficaz que controlaría mejor sus costos teniendo mejor en cuenta los intereses de los consumidores.

El elemento clave está en la relajación del sistema de control gubernamental y de acuerdos entre compañías aéreas, a fin de repercutir estos ahorros en el usuario. Los resultados serían:

- flexibilidad de mercado, y no desorden;
- más competencia pero no sin regulación;
- flexibilidad de las tarifas, evitando el dumping o tarifas excesivas;
- cooperación entre compañías (IATA, asociaciones) pero no al precio de desaparición de competencia;
- movilidad social pero sin exclusión de progreso social;

- toma en cuenta de los deseos de los consumidores pero con un margen de beneficio para las compañías.

Todas estas medidas están estrictamente ligadas y es necesario su puesta en marcha de forma global.

#### Acción en el campo de la competencia.

##### Situación actual.

La competencia entre las compañías aéreas regulares en la Comunidad está determinada por un marco que rige las condiciones de explotación en este sector tanto a nivel gubernamental como al de las empresas. En la mayor parte de los casos se estructura de la forma siguiente:

- sobre acuerdos y convenios bilaterales entre Estados miembros relativos esencialmente a la extensión de los derechos en materia de líneas acordadas a sus compañías respectivas así como cuestiones de capacidad y tarifas;
- sobre la base de acuerdos comerciales y tarifarios entre las compañías aéreas que determinan los aspectos económicos de sus actividades.

#### Medidas propuestas en breve.

- reglas comunitarias relativas a ciertos puntos que tengan relación al contenido y al método de aplicación de los acuerdos y convenios bilaterales que los Estados miembros concluyan;
- acción tendente a modificar el procedimiento gubernamental para la fijación de tarifas;
- acción tendente a limitar el efecto de los acuerdos comerciales y tarifas entre las compañías aéreas.

El objetivo de la Comisión es introducir una relajación importante del sistema actual. Si las modificaciones propuestas son adoptadas y puestas en marcha como un conjunto coordinado, llevarán a unos servicios más competitivos y también tarifas razonables para el consumidor sin poner en peligro las ventajas resultantes del sistema actual.

#### 1) Acuerdos y convenios bilaterales.

##### Reparto de la capacidad y de los ingresos.

En el tema de las reglas de distribución de la capacidad y de los ingresos, la Comisión desea que los Estados miembros acepten que los acuerdos de -

cooperación entre compañías aéreas que traten sobre capacidad o ingresos, no sean considerados como una condición de explotación en el marco de acuerdos bilaterales. Para abrir la puerta a la competencia, los Estados miembros no deberían insistir sobre un reparto rígido 50% / 50% de las líneas en los -- servicios entre dos países. Las reglas comunitarias para salvaguardar la posibilidad de que una compañía quedara fuera del mercado asegurarían al menos un 25% del mercado en cuestión.

#### Modificación de la proposición de 1981 sobre tarifas aéreas

La modificación propuesta dejará a las compañías aéreas así como a los gobiernos, decidir que tipo de tarifas; a este respecto los primeros propon-- drán y los segundos aprobarán.

#### 2) Acuerdos entre compañías aéreas

Los principales contemplan los horarios, acuerdos de reparto de capaci-- dad, ingresos y tarifas.

#### Capacidad

Estos acuerdos podrían estar exentos de la prohibición de cartels, y se -- rá facultativo el permitir a cada socio retirarse mediante preaviso en un -- plazo razonablemente corto.

#### Ingresos.

La Comisión estima que los convenios sobre ingresos deberán estar exen-- tos si satisfacen ciertos criterios. Así, los "pools" abiertos que distribu-- yen simplemente los ingresos entre dos compañías sobre la base de capacidad ofertada no pueden estar exentos. Los "pools" limitados, de otra parte, po-- drían estar exentos si el reparto de los ingresos resultante de un acuerdo - "pool" mejora los servicios de transporte que resulten procedentes del acuer-- do.

#### Explotación conjunta.

La Comisión estima que estos acuerdos no se pueden beneficiar de una - exención del grupo. Sin embargo, se podría dar una exención individual -- (si p.e., una sola compañía explota una ruta económica).

#### Consultas sobre tarifas

Las condiciones que permitirían una exención de grupo para este tema -

serían:

- si las compañías aéreas tienen un derecho de acción independiente tanto para proponer tarifas independientemente de otras compañías como - en lo relativo a la aplicación de tales tarifas, bajo reserva única-- mente de control limitado por el gobierno;
- si los Estados miembros afectados y la Comisión se autorizan a participar, en tanto que observadores, a estas consultas sobre tarifas.

#### Naturaleza de las exenciones.

La Comisión es de la opinión que, dada la situación y el hecho de que - un régimen de competencia más abierto sea deseable, aunque las compañías aéreas tengan un período de adaptación, sería inteligente limitar las exenciones previstas a siete años y reexaminarlas al final de este período.

#### Acción en el campo de las ayudas de Estado.

El sistema de liberalización descrito no tendría ningún efecto si no - se aborda el problema de las ayudas de Estado. Porque si las reglas relativas a las ayudas de Estado no son aplicadas de manera adecuada, todo aumento de la competencia entre compañías aéreas podría dar lugar a la financiación de esta competencia por medio de ayudas de Estado, en otros términos, por medio de subvenciones.

La Comisión establece en el memorandum las líneas directrices para su control, sobre la base de las reglas del Tratado CEE.

#### Medidas destinadas a reducir los costos de las compañías aéreas.

#### Infraestructuras.

Un estudio reciente de la Comisión sobre la capacidad de aeropuertos y control de tráfico aéreo (CTA), ha llevado a la conclusión de que había graves insuficiencias en el sistema de rutas aéreas, en especial en ciertos -- países o regiones de Europa.

No es intención de la Comisión intervenir directamente en las cuestiones de CTA. Propone, por tanto, estudiar las lagunas existentes que, en su opinión, constituyen handicaps no razonables para las compañías aéreas. La Comisión cuenta con poner a punto los criterios de eficacia para los aeroportos, así como principios relativos a cargas aeroportuarias teniendo en cuenta las modalidades aplicadas a otros modos de transporte.

### Facilitación del transporte aéreo de mercancías

La Comisión presentará en 1984 un informe relativo a las dificultades con las que se enfrenta actualmente el transporte de carga aérea intracomunitario. Algunos problemas quedarán resueltos por la directiva recientemente aprobada por el Consejo y relativa a la facilitación de las formalidades y controles con ocasión del transporte de mercancías entre Estados miembros. La Comisión contempla someter una proposición complementaria al Consejo en los primeros meses de 1984.

### Otras medidas:

#### Acceso al mercado

Vista la importancia relativa de la directiva sobre los servicios aéreos interregionales, adoptada por el Consejo en 1983, parece a la Comisión que el sector de la aviación civil será estimulado y que los servicios prestados a la clientela serán mejorados si fuera más fácil para las pequeñas compañías que explotan servicios regulares. Están previstos dos tipos de medidas: a) numerosos acuerdos bilaterales entre Estados miembros previendo el derecho de explotar rutas, que aún no están siéndolo, y que no pueden ser explotadas con beneficio más que por compañías que tengan aparatos de pequeño tamaño que se adaptan mejor a estas rutas. Se podrá, desde luego, estimular el desarrollo de estas compañías aéreas sin lesionar gravemente las grandes compañías, si las reglas comunitarias prevén que, cuando existan derechos inutilizados en los acuerdos bilaterales, no importa que una compañía de uno de los dos Estados afectados pueda utilizar estos derechos autorizada por su país de origen. La Comisión considera que tal sistema ha sido utilizado con éxito en Escandinavia; b) otra posibilidad sería abandonar toda restricción (bajo reserva desde luego de los reglamentos de seguridad y aptitud habituales) relativa a los servicios explotados, por no importa que transportista comunitario en las rutas entre los Estados miembros con aparatos de una capacidad inferior a, digamos, 25 plazas.

### Servicios no regulares.

En opinión de la Comisión, los servicios no regulares constituyen un elemento de competencia importante en el conjunto del sistema de transporte aéreo y, en cierta medida, juegan un papel importante de control y estímulo para los servicios y tarifas aplicadas en vuelos regulares.

La Comisión propone dos modificaciones:

a) Existen numerosos lugares, en particular en las regiones turísticas, que no están cubiertos directamente por servicios regulares. Existen igualmente lugares donde los servicios regulares e irregulares coexisten y donde la -- competencia entre ambos está regulada por las condiciones impuestas por los Estados afectados. En todos estos casos, la Comisión considera como razonable que un porcentaje reducido (por ejemplo un 15%) de las plazas disponi-- bles sobre los servicios no regulares pudieran ser vendidos únicamente so-- bre una plaza base.

Una vez que un servicio no regular de viajeros ha sido autorizado no - debiera impedirsele transportar también mercancías y correo.

#### Cuestiones sociales

Las cuestiones sociales en el transporte aéreo deberían ser resueltas, como en otros sectores de la economía en el marco más amplio de la política social de la Comunidad. En el seno de la Comunidad, la aviación civil sumi-- nistra cerca de 300.000 puestos de trabajo directamente y probablemente --- 200.000 indirectamente. En opinión de la Comisión, las iniciativas propues-- tas deberán no sólo mejorar la productividad de las compañías sino estimu-- lar también la actividad obrando un cierto número de nuevas posibilidades - para el transportista; estas posibilidades tendrían en su conjunto un efec-- to positivo a largo plazo sobre el empleo.

Por otra parte, la Comisión estudia desde hace tiempo el reconocimien-- to mutuo de licencias y las reglamentaciones nacionales relativas a las li-- mitaciones de tiempo de vuelo del personal de cabina y de navegación. Sobre la base de los resultados de estos estudios, la Comisión examinará si algu-- na acción es necesaria en este campo.

#### Investigación

Como en los transportes terrestres, la Comisión trabaja en base a los objetivos de un vasto programa de investigación de la Comisión relativo al desarrollo de modernas tecnologías, sobre un programa de investigación para el transporte aéreo que someterá al Consejo en 1984.

#### Aviación en general

La Comisión propone igualmente ciertas medidas tendentes a mejorar las condiciones de la aviación civil general en el seno del Mercado Común (p.e. facilitación de los pasos fronterizos, reconocimiento mútuo de diplomas, - etc).

## POLITICA SOCIAL

### ● Orientaciones de la Comisión para la gestión del Fondo Social Europeo para los ejercicios 1984 a 1986. Segunda parte.

Europa/Sur expone en este artículo el resto\* de las orientaciones dadas por la Comunidad sobre las acciones a emprender por el Fondo Social Europeo (FSE) para los años 1984 a 1986 en el marco de la Comunicación hecha por la Comisión al Consejo de Ministros en el pasado mes de diciembre.

#### I) Acciones referentes a la inserción socio-profesional de ciertas categorías de personas.

- Se trata de acciones concebidas especialmente para las mujeres en paro, - las que vayan a estarlo, las sub-empleadas o que deseen recuperar una actividad profesional, con el fin de promover la mezcla de los empleos en - los cuales las mujeres se encuentren sub-representadas. Cuando estas ac- - ciones comporten una formación profesional, han de integrar las mujeres a esa formación: una preparación para la vida profesional, la adquisición - de conocimientos de base de acuerdo con las técnicas y las innovaciones - tecnológicas, así como medidas de inserción o de reinserción socio-profe- sional. Para esta clase de acciones, no existe limitación regional sobre la puesta en marcha, con carácter prioritario, de las mismas.
- Comprenden también acciones concebidas especialmente para trabajadores -- emigrantes y los miembros de su familia con el fin de:
  - . favorecer su integración en el país que le acoja, por medio de una forma- ción profesional acompañada de un enseñamiento lingüístico;
  - . preservar el conocimiento de la lengua materna y poner en marcha una -- formación profesional acompañada, si fuere necesario, de un reciclaje - lingüístico cuando deseen dichos trabajadores reinsertarse en el merca- do de trabajo de su país de origen.
- Acciones concebidas especialmente para favorecer la formación profesional y/o la adaptación de los puestos de trabajo de las personas minusválidas que puedan introducirse en el mercado de trabajo. Una vez que estas accio- nes se hayan centrado en la adaptación de los puestos de trabajo, la prio- ridad de éstas no implicará limitación regional.

---

(\*) Europa/Sur dió cuenta de la primera parte en su boletín nº 20, pág. 24.

II) Prioridad a las acciones específicas que tengan un carácter innovador y respondan a los objetivos comunitarios. (art. 3, parágrafo 2 de la decisión 83/516/CEE).

Se consideran prioritarias las acciones específicas realizadas con el fin de favorecer la puesta en marcha de proyectos que tengan un carácter innovador y que respondan a los criterios siguientes:

- realizadas en el marco de un programa de acción decidido por el Consejo,
- destinadas a contribuir al desarrollo de las políticas y a la mejora de las prácticas de los Estados miembros, siempre que respondan a los objetivos comunitarios. Ver punto II del boletín nº 20, pág. 24.
- que representen una base potencial para una intervención ulterior del Fondo según se contempla en el art. 3, parágrafo 1 de la decisión 83/516/CEE.
- que tengan por objeto someter metódicamente, y en la perspectiva de una aplicación generalizada, hipótesis de trabajo nuevas, relativas por ejemplo, al contenido, metodología, a la organización de la formación u orientación profesional, y que sean apreciadas con relación a las necesidades que deben ser satisfechas de acuerdo con la práctica corriente de una región;
- que asocien estrechamente a las partes afectadas, incluyendo los "partenaires" sociales, en cuanto a la concepción y desarrollo de esas mismas acciones;
- que comporten una evaluación;
- que afecten a cien personas o más.

Para esta clase de acciones, no existe limitación de tipo regional.

III) Eficacia de la ayuda del Fondo Social Europeo (art. 3, parágrafo 2 de la decisión 83/516/CEE).

La Comisión examina la eficacia de acciones realizadas para favorecer ciertas categorías de personas y ciertos tipos de gastos para los cuales se concede la ayuda del Fondo. Asimismo, la Comisión se reserva la posibilidad de acompañar las ayudas concedidas para favorecer ciertas acciones que comportan una ayuda suplementaria destinada a financiar un examen de eficacia.



#### IV) Admisión de peticiones de ayuda

La Comisión admite las peticiones de las ayudas, que sean elegibles por- que tengan consignación presupuestaria, empezando por las solicitudes priori- tarias. Cuando los créditos disponibles no permiten financiar íntegramente -- las peticiones que pueden ser atendidas conforme al art. 3, párrafo 1 de la decisión 83/516/CEE, se procede a una reducción, que operará de acuerdo con -- los siguientes criterios:

- cuando se trate de peticiones referentes a las regiones o países tales co- mo Groenlandia, Grecia, los departamentos franceses de ultramar, Irlanda, el Mezzogiorno e Irlanda del Norte, la reducción se calculará de manera li neal sobre el montante de aquellas peticiones pendientes de admitir por Es tado miembro.
- cuando se trate de peticiones sobre las otras zonas, regiones o países -- -Grecia-, la reducción se calculará sobre el montante de aquellas peticio nes pendientes de admitir por Estado miembro en función de su producto in terior bruto (PIB) por habitante y de su tasa de paro; las zonas cubier-- tas por la reducción lineal indicadas en el párrafo anterior no se tienen en cuenta a efectos del cálculo de la tasa de paro.

La Comisión, después de consultar a los Estados miembros, elige las pe- ticiones relativas a las acciones o a las zonas a financiar en su integri--- dad, pero teniendo en cuenta que la intervención comunitaria es particular-- mente importante para la realización de las acciones referidas, así como pa- ra la promoción de las nuevas. En cuanto a la elección de las zonas, la Comi sión tendrá en cuenta los desequilibrios regionales del empleo que estén más acentuados.

Como punto final a la Comunicación de la Comisión, se pueden destacar -- tres aspectos:

- no se consideran como acciones de formación profesional, las acciones de simple información o de reciclaje.
- se consideran como parados de larga duración, según el art. 1 (c) del Re- glamento CEE 2950/83 del Consejo, las personas en paro que lleven más de -- 12 meses.
- se recuerda, que para aplicar estas orientaciones del FSE, la Comisión --

prestará especial atención a la coherencia de sus decisiones de admisión de peticiones con las otras políticas comunitarias, principalmente respetando las reglas de competencia en materia de ayudas estatales y de las medidas tomadas para el encuadramiento de esas ayudas.

## POLITICA COMERCIAL

### ● Los controles fronterizos intracomunitarios, obstáculo eterno a la integración.

Los acontecimientos de los últimos tiempos en las fronteras intracomunitarias ha revelado en qué medida la Comunidad está todavía alejada de un verdadero mercado interior, así como de la libre circulación de personas y bienes que son los objetivos del Tratado de Roma.

26 años después de la entrada en vigor del Tratado, las fronteras intracomunitarias no se distinguen realmente de las fronteras con otros países. Las filas de espera, ahora de los camiones como en periodos vacacional de turistas, ponen en entredicho la imagen de la Comunidad de cara a las segundas elecciones al Parlamento europeo.

Pero, cuál es la razón de que existan estos problemas en el seno de una unión aduanera, considerando que no existen derechos de aduana ni restricciones cuantitativas. Esta cuestión es de suma importancia teniendo en cuenta que la misma existencia de fronteras tiene un costo financiero de unos 15 -- mil millones de Ecus, o, lo que es igual, de un 5 á 7% del valor de los productos intercambiados en la economía comunitaria.

Por otra parte, en una encuesta realizada por la Cámara de Comercio Norteamericana, se ha puesto de manifiesto que un 44% de las empresas son denunciadas por retrasos causados por los controles fronterizos y que 4 de 5 empresas consideran que esto aumenta el precio final de las mercancías.

Para el control de personas físicas, resulta que las "fronteras de policía" no se han suprimido y los Estados se reservan el derecho de control en las fronteras nacionales.

Para las mercancías, los controles son debido a:

- Fronteras fiscales: se trata de divergencias entre Estados miembros en especial en lo relativo a los tipos de impuestos indirectos (IVA). Estas divergencias, a veces considerables, son compensadas en la frontera por la deducción del impuesto del país de origen y la carga del impuesto aplicable en el país de destino;
- Fronteras técnicas: control en razón de prescripciones divergentes entre Estados miembros sobre normas de seguridad técnica, sanitaria, veterinaria;

- Fronteras administrativas: control de formalidades de exportación/importación, cúmulo de obligaciones administrativas, controles estadísticos, etc;
- Fronteras monetarias: control de divisas y compensaciones monetarias de productos agrícolas.

A pesar de los intentos de la Comisión y del Consejo, los progresos en el campo de los controles y formalidades en las fronteras no han sido satisfactorios sobre todo en razón de la oposición de las administraciones nacionales.

- a) Las proposiciones de la Comisión en materia de simplificación de los procedimientos en las fronteras adoptadas por el Consejo son:
1. Reglamento llamado "fontanero" tendente a dejar exento el material profesional de los procedimientos aduaneros. Este reglamento entrará en vigor en enero de 1985 y permitirá a los periodistas (prensa escrita, hablada, TV), artesanos, ingenieros, etc. circular con su material con un carnet gratuito y sin constitución de garantía. Se excluyen todavía los artistas que lleven sus obras (pintores, escultores, etc) así como una lista de productos considerados como muestras comerciales.
  2. Directiva para facilitar el paso de los transportes de mercancías. Esta directiva, con una gran publicidad debido a los acontecimientos en las fronteras italianas, contempla particularmente:
    - centralización de controles y formalidades,
    - supresión de controles sistemáticos, únicamente por sondeos,
    - reconocimiento de certificados de control,
    - colaboración entre diferentes servicios que efectúan los controles,
    - ampliación del horario de apertura de los puestos fronterizos.
- b) Proposiciones de la Comisión que siempre están sobre la mesa del Consejo:
1. Documento único.  
  
Proposición de reglamento de 9.7.82, teniendo como meta sustituir por un formulario único las declaraciones actualmente en vigor para expedición, tránsito, etc... Es de tener en cuenta que los países del Benelux en octubre último decidieron utilizar un documento único en los intercambios entre ellos. La adopción por el Consejo puede ser posible este año.
  2. Transferencia de la percepción del IVA desde las fronteras al interior (14ª directiva).

La proposición tropieza siempre con la oposición de algún Estado miembro por razones presupuestarias, posibilidades de fraude y problemas administrativos.

3. Para aliviar los controles de personas se dieron instrucciones por parte de la Comisión a los gobiernos a fin de que den órdenes a la policía para que efectue controles selectivos y no sistemáticos. Hay que destacar la prudencia en este aspecto, ya que los gobiernos nacionales tienen temor sobre temas como el terrorismo, lucha con la droga, etc.

Obligaciones y derechos de los viajeros individuales en las fronteras intracomunitarias.

Formalidades en el paso de fronteras.

No existe obligación de presentar pasaporte, excepto a los naturales -- griegos; y el control se efectúa de forma selectiva. Se espera que el pasaporte modelo uniforme europeo entre en vigor el 1º de enero de 1985.

Para los vehículos, los controles de la carta verde están suprimidos pero debe entenderse que la carta verde se posee de conformidad con la legislación comunitaria. El permiso de conducir es reconocido en todos los países, a la espera del permiso único multilingüe.

Franquicias para viajeros

Los productos siguientes pueden ser importados en los límites que se indican:

---

tabacos

- cigarrillos ..... 300 unidades.
- tabaco de pipa ..... 400 grs.
- cigarros puros ..... 75 unidades.
- puritos ..... 150 unidades.

---

bebidas alcohólicas

- destiladas y espirituosas (+ 22º) ..... 1,5 L.
  - idem + aperitivos a base de vino de alcohol (máximo 22º) + vinos espumosos y licores ..... 3.- L.
  - vinos de mesa ..... 4.- L.
-

---

Perfumes .....	75 grs.
- agua de colonia .....	3/8 L.

---

Café .....	750 grs.
- esencia o extractos .....	300 grs.

---

Té .....	150 grs.
- esencia de te o extractos .....	60 grs.

---

Las franquicias no autorizan a los menores de 17 años en los casos de ta baco y alcohol y para los menores de 15 años tampoco el café.

Pueden ser además importados objetos contenidos en los equipajes (inde--  
pendientemente de los personales) adquiridos en condiciones de mercado en un  
Estado miembro, que no tengan carácter comercial, por un contravalor de 210 -  
Ecus.

### Seguridad social

En caso de urgencia, todos los viajeros asegurados en el marco de los re  
gímenes de seguridad social, tienen derecho a las prestaciones de seguro de -  
enfermedad en vigor en el país de estancia. Se debe conseguir el formulario -  
antes de la partida a estos efectos.

Los naturales de la Comunidad en viaje por los Estados miembros se bene-  
fician en efecto de prestaciones médicas de urgencia -intervención médica, me  
dicina, odontólogo, hospitalización- de acuerdo con las normas y la práctica  
de los países en los que se efectúa la estancia en cuestión.

En Alemania, Dinamarca, Irlanda, Italia, Grecia, Países Bajos y Reino --  
Unido, los cuidados médicos son dispensados de forma gratuita por los médicos  
designados por los propios organismos aseguradores.

En cuanto a los medicamentos, son gratuitos en Irlanda; en los otros paí  
ses, una contribución (no reembolsable) se exige a los asegurados.

## POLITICA INDUSTRIAL

### ● Vía libre con el proyecto Airbus A-320.

Como complemento a la información dada por Europa/Sur en su boletín nº 19 página 23, sobre la posible participación de la "British Aerospace" (BA) en la construcción del modelo Airbus A-320, de mediar la ayuda financiera del gobierno británico, Europa/Sur informa en este artículo sobre la aprobación por el citado gobierno de la mencionada ayuda.

En efecto, en los primeros días del presente mes, el gobierno de la Sra. Thatcher dió el visto bueno sobre la concesión de un préstamo de 370 millones de dólares a la referida compañía británica, de tal forma que sea posible el inicio de los trabajos para la construcción de tan esperado y codiciado modelo.

Los gobiernos de Alemania, Francia y España se comprometieron ya con anterioridad a participar en la construcción del A-320, procediéndose a su anuncio formalmente en la capital francesa.

La British Aerospace y Airbus Industrie han anunciado, por su parte, que esperan obtener unas ventas de 700 aeronaves en los próximos 15 años, sin contar con la previsión total en el mercado mundial de casi 3000 aparatos de la categoría de 150 asientos\*

Estas ventas provendrán de nuevos mercados así como de la sustitución de los tipos de aviones existentes, los cuales habrán de ser retirados por razones de antigüedad o de las nuevas regulaciones sobre el ruido.

La ayuda financiera de lanzamiento de dicho proyecto cubriría los primeros años de la empresa conjunta, hasta tanto se de la certificación de los A-320 y la entrada en servicio hacia 1988, período en el que las presiones sobre la B.A. alcanzarán su punto más alto.

Después de 1988, la B.A. tendría que satisfacer con sus propios fondos el resto de la cuenta de 650 millones de libras esterlinas, debido a su compromiso formal adquirido, que se destinará a: diseño, investigación, desarrollo y producción inicial de las alas completas del A-320.

Por otra parte, el Secretario de Industria británico, Mr. Norman Tebbit,

---

(\*) Europa/Sur recuerda que el citado modelo A-320 tiene una capacidad de 150 asientos.

señaló, que aparte de la construcción de ese modelo la B.A. acometerá la construcción de otro nuevo aparato, el avanzado sistema turbohélice (ATP) derivado del normal modelo de la BA, el 748 bimotor, que entrará en servicio sobre 1987.

La construcción de las alas del A-320 proporcionará trabajo a alrededor de 4.500 personas en la B.A., en el momento de plena producción, en los últimos años de los ochenta y los primeros de los noventa, así como generará trabajo para más de 2.000 personas en el equipamiento y en los componentes industriales. La firma Rolls-Royce, que está trabajando en el nuevo motor aéreo el V!2500, conjuntamente con la firma americano-germana Pratt & Whitney, y así como sociedades italianas y japonesas, presionarán para que ese motor pueda utilizarse en la aeronave A-320. La propia Rolls-Royce ha concedido ya una ayuda de 113 millones de libras esterlinas para su participación en el trabajo - del V-2500. Este motor debe entrar en servicio antes de 1.989.



## POLITICA DE INVESTIGACION Y ENERGIA

### ● La Europa de la tecnología

En Europa se está produciendo actualmente un importante auge en el desarrollo de la investigación tecnológica, que está atrayendo a las grandes firmas norteamericanas especializadas en esa materia, entre las cuales se destacan fundamentalmente la American Telephone & Telegraph (AT & T) y la IBM. Esto supone que se está dando un paso decisivo en el campo de la tecnología de punta, sector en el que Europa estaba a una gran distancia con relación a USA y a Japón, países que se encuentran actualmente a la cabeza de la recuperación económica mundial. Ha podido observarse que el desarrollo de estas tecnologías es la solución idónea para la salida de la crisis, pues según se comprueba a través de estadísticas, ha generado una gran cantidad de puestos de trabajo\*. Pero afortunadamente los países europeos parece que no quieren quedarse a la zaga y están demostrando que pueden competir y hablarle de tu a tu a las grandes firmas norteamericanas y japonesas.

Haciendo un análisis por encima sobre la forma en que se está produciendo ese acercamiento de las grandes firmas norteamericanas -por el momento Europa/Sur dará cuenta exclusivamente de las empresas de este país- electrónicas y de telecomunicaciones hacia Europa, pueden observarse los siguientes movimientos operados por las dos grandes sociedades de USA antes referidas:

A) En primer lugar se analizará la firma AT & T.

- la gran operación de esa sociedad fue la realizada en los primeros días del pasado mes de enero al adquirir el 25% de las acciones de la multinacional italiana Olivetti\*\*; empresa que como se sabe es la mayor fabricante europea de proceso de datos. Esta operación ha sido la mayor inversión efectuada por una sociedad norteamericana en una firma del Viejo continente y resulta difícil pensar que pueda hacérsele sombra al tándem Olivetti-AT & T, ya que su presencia en el mercado será enormemente importante.
- otra operación realizada por AT & T fue la creación en el mes de agosto pasado de una empresa conjunta con la "Dutch electronics", gigante de la N.V. Philips, la gran firma holandesa. Por medio de esta asociación, la AT & T puede introducir sus sistemas computarizados de conexión telefónica en 60 países.
- en estos días, por otra parte, la AT & T está al acecho de lo que puede

---

(\*) Europa/Sur informó de este aspecto en su boletín nº 22, págs 16 y ss., en el que se pone de manifiesto el enorme avance que ha supuesto en USA el desarrollo de las técnicas informáticas.

(\*\*) Europa/Sur informó de esta operación en su boletín nº 16, pág. 6

ser su más arriesgada empresa hasta ahora, cual sería la adquisición de la firma británica Inmos Ltd., sociedad estatal de semi-conductores. Este sería el mayor paso dado por AT&T en sus esfuerzos por extenderse en ultramar. Asimismo, en virtud de esta asociación, la firma norteamericana tendrá acceso a la amplia investigación de la firma británica sobre los transputadores -un nuevo microchip que combina las funciones de -- proceso, memoria y comunicaciones de una computadora-, así como colocaría a la AT&T en primer lugar en la carrera para desarrollar una nueva generación de importantes computadoras. Igualmente, la AT&T podría fabricar muchos de sus propios productos en la planta de Inmos, que se encuentra en el sur de Gales (Gran Bretaña), permitiéndole eludir los derechos aduaneros en sus exportaciones hacia el Mercado Común.

- Finalmente, y con relación a la intención de AT&T de invertir en España, Europa/Sur informó sobre tal cuestión en su último boletín nº 22, pág. 23.

B) En segundo lugar, se podría analizar los movimientos operados por la otra gran firma norteamericana, la IBM, que igualmente está adquiriendo cada vez más peso en el mundo de la alta tecnología en Europa:

- La firma IBM ha mantenido conversaciones, de una parte, con el grupo -- italiano STET, dependiente del holding industrial estatal IRI, y que -- controla a: SIP (Società Italiana per l'Estercizio Telefonico), Italcable, Italtel, así como a un buen número de otras sociedades. El grupo -- STET sabe perfectamente que sus sociedades necesitan alianzas y asociaciones con otras empresas extranjeras, ya que no disponen de los suficientes recursos técnicos y económicos. En vista de esta situación, se han llevado a cabo negociaciones con IBM centradas fundamentalmente en la idea de que la propia firma americana provea e instale el "interfase" entre el abonado y la red. Esta operación resultaría de la creación de una empresa conjunta con la SIP, en tanto que firma perteneciente al grupo STET. Asimismo, se ha sugerido en base a esta asociación, que aunque el sistema tendría una accesibilidad establecida de acuerdo con el modelo o patrón internacional, parte del programa interfase sería el propio SNA -la red de arquitectura standard- de IBM. Esto puede significar que, si bien IBM no tendría un monopolio en el equipamiento de proceso de datos conectado por medio del interfase a la red, sí obtendría una considerable ventaja comercial, al poder IBM inmediatamente disponer de su propio equipamiento, en tanto que vayan adaptándose otros fabricantes.

- Por otra parte, la firma IBM ha iniciado contactos también con el Reino Unido, y ha procedido a la instalación de la última fase del sistema -- "viewdata" de Alemania Federal, así como se espera llegar a un acuerdo en unas semanas con los bancos de compensación -clearing banks- de Londres para proveer de los elementos principales al sistema de dinero electrónico en el Reino Unido.

A la vista del interés creciente mostrado por las dos grandes firmas -- norteamericanas del sector de investigación tecnológica para introducirse en el mercado europeo, es importante que las grandes sociedades europeas del -- sector se mantengan unidas demostrando que son capaces de competir con aquéllas y poder aportar soluciones al problema de la crisis económica por la -- que atraviesa Europa. En este sentido, se destaca la iniciativa de la firma francesa CIT-ALCATEL, grupo electrónico controlado por el Estado francés, -- buscando socios en el mercado europeo de tecnología de punta.

De una parte está llevando a cabo negociaciones para llegar a una colaboración en el sector de telecomunicaciones con la Compañía Telefónica Nacional de España, como parte de su plan para cooperar con varios grupos de comunicaciones europeas. Al parecer las conversaciones van por buen camino.

Igualmente ha mantenido contactos la citada firma francesa con el grupo italiano STET, con las británicas GEC y Plessey, fabricantes del sistema "X" de intercambio telefónico, así como con la holandesa Philips y la alemana -- Siemens. Se pueden dar algunos datos de estas negociaciones:

- Con relación a las negociaciones de CIT con el grupo italiano STET y la posible venta en Italia de los intercambios de digital telefónicos de la firma francesa, puede hacer entrar a CIT-Alcatel en competencia con IBM, la cual ya está en un proceso avanzado de negociaciones -como se vió anteriormente- con el grupo italiano. En efecto, IBM está intentando conseguir una marcada presencia en Italia, país en el que ya está ob<sup>o</sup>teniendo buenos resultados, su rival AT&T, con motivo de su asociación con Olivetti.
- En cuanto a la colaboración de CIT-Alcatel con las firmas británicas, -- las negociaciones se iniciaron a finales del pasado año dentro de un -- plan en el que se hacían todos los esfuerzos posible para explorar la -- liberación del mercado de telecomunicaciones de cada país.
- En cuanto a las negociaciones con la firma holandesa Philips, éstas van

encaminadas hacia una cooperación en los sistemas de microondas, estando igualmente implicado en las mismas el grupo francés de telecomunicaciones Thomson, el cual está pasando por un proceso de absorción por medio de la operación de reestructuración de las telecomunicaciones que se está llevando a cabo en toda Francia.

- Finalmente la firma CIT-Alcatel en las propias negociaciones que mantiene con la Philips incluye un acuerdo con la firma alemana Siemens para colaborar en la proyectada red francesa de radio-teléfono.

Europa/Sur dará cuenta en su próximo boletín de las innovaciones que se están produciendo en el campo de la tecnología avanzada por parte de las --- grandes firmas norteamericanas del sector, así como de la segunda parte del programa ESPRIT de la Comunidad; cuya primera parte apareció en el boletín - nº 22, pág., 20.

## ACTOS LEGISLATIVOS

### O Agricultura

- ° Reglamento (CEE) nº 502/84 de la Comisión de 27 de febrero de 1984, supri--  
miendo la tasa compensatoria a la importación de manzanas originarias de Es  
paña.  
(JO L 57)
- ° Reglamento (CEE) nº 564/84 del Consejo de 1º de marzo de 1984 suspendiendo  
las ayudas a las inversiones en el sector de la producción lechera.  
(JO L 61).
- ° Reglamento (CEE) nº 619/84 del Consejo de 5 de marzo de 1984, ampliando la  
acción común prevista por el reglamento (CEE) nº 1975/82 relativo a la ace-  
leración del desarrollo agrícola en ciertas regiones de Grecia.  
(JO L 68).
- ° Proposición de la Comisión, de reglamento del Consejo para la organización  
de encuestas sobre las estructuras de las explotaciones agrícolas para 1985  
y 1987.  
(JO C 60).

### O Pesca

- ° Reglamento (CEE) nº 549/84 del Consejo, de 27 de febrero de 1984 distribu--  
ción las cuotas de capturas entre los Estados miembros para los buques que  
faenen en aguas de Suecia.  
(JO L 61).
- ° Reglamento (CEE) nº 550/84 del Consejo, de 27 de febrero de 1984, fijando  
para el año 1984, medidas de conservación y de gestión de recursos pesque-  
ros aplicables a buques de bandera sueca.  
(JO L 61).
- ° Decisión de la Comisión, de 24 de febrero de 1984, relativa a la puesta en  
marcha por Dinamarca de acciones de adaptación de las capacidades en el --  
sector de la pesca en aplicación de la directiva 83/515/CEE del Consejo.  
(JO L 64).
- ° Reglamento (CEE) Nº 582/84 de la Comisión de 6 de mayo de 1984, relativo a  
la suspensión de la pesca del lenguado por buques holandeses.  
Se suspende al reputarse haber agotado su cuota para 1984  
(JO L 65).

- ° Reglamento (CEE) nº 598/84 del Consejo, de 5 de marzo de 1984, fijando para 1984 ciertas medidas de conservación y gestión de los recursos de pesca --- aplicables a buques de bandera española.

En este reglamento se especifica el contenido del acuerdo de pesca firmado recientemente entre España y la CEE. Tipos de artes autorizados, datos burocráticos, períodos de validez de las licencias, cuotas, especies, tamaños y divisiones en que pueden ser capturados.

(JO L 67).

- ° Reglamento (CEE) nº 599/84 del Consejo de 5 de marzo de 1984, modificando el reglamento (CEE) nº 320/84 en lo relativo a ciertos stocks o grupos de stocks de pesca, totales provisionales admisibles de capturas para 1984, parte provisional de la Comunidad y distribución de la misma entre los Estados miembros.

(JO L 67).

- ° Reglamento (CEE) nº 600/84 del Consejo, de 5 de marzo de 1984 modificando el reglamento (CEE) nº 3746/83 que fija para el año 1984, ciertas medidas de --- conservación y gestión de recursos de pesca aplicables a buques de pabellón noruego.

(JO L 67).

#### O Industria, investigación y energía.

- ° Decisión de la Comisión de 29 de febrero de 1984 por la que se instituye un comité consultivo para la investigación y desarrollo industriales (IRDAC).

(JO L 66).

- ° Decisión del Consejo, de 28 de febrero de 1984, relativa a un programa europeo de investigación y desarrollo en el campo de las tecnologías de información (ESPRIT).

(JO L 67).

- ° Aviso de apertura de un procedimiento anti-dumping relativo a las importaciones de ácido oxálico originario de Brasil, RDA y España.

La denuncia ha sido presentada por el Consejo europeo de federaciones de industrias químicas (CEFIC). Por lo que se refiere a España, la denuncia está fundada en una comparación entre los precios en el mercado interior y aquellos facturados en la exportación a la Comunidad, apreciándose dumping en ---

los mismos a juicio de los denunciantes.

A partir de ahora las partes pueden hacer conocer su postura al respecto.  
(JO C 67).

**O Sanidad, consumo y medio ambiente.**

- ° Cuadragésimoquinta directiva de la Comisión (84/108/CEE) de 15 de febrero - de 1984, modificando los anexos de la directiva 70/524/CEE del Consejo rela  
tiva a los aditivos en la alimentación de los animales.  
(JO L 61).
- ° Reglamento (CEE) nº 577/84 de la Comisión de 5 de marzo de 1984, modifican-  
do por tercera vez los anexos al reglamento (CEE) nº 3626/82 del Consejo re  
lativo a la aplicación en la Comunidad de la convención sobre el comercio -  
internacional de especies de fauna y flora salvajes amenazadas de extinción.  
(JO L 64).
- ° Decisión 84/132/CEE del Consejo, de 1º de marzo de 1984, relativa a la con-  
clusión del protocolo sobre áreas especialmente protegidas del Mediterráneo.
- ° Protocolo relativo a áreas especialmente protegidas del Mediterráneo.  
(JO L 68).

Cotización Ecu  
(9 de marzo de 1984)

Franco belga y franco luxemburgués con.	45,6858	Dólar USA	0,866863
Franco belga y franco luxemburgués fin	46,9406	Franco suizo	1,84226
Marco alemán	2,23044	Peseta española	128,989
Florin neerlandés	2,51737	Corona noruega	6,46549
Libra esterlina	0,592605	Corona sueca	6,65187
Corona danesa	8,15934	Dólar canadiense	1,09797
Franco francés	6,88029	Escudo portugués	112,779
Lira italiana	1388,71	Schilling austríaco	15,7162
Libra irlandesa	0,728762	Marco finlandés	4,84489
Dracma griego	87,7352	Yen japonés	194,238
		Dólar australiano	0,908280
		Dólar neo-zelandés	1,29479

Dirección Rafael Illescas Ortiz; Redacción: Ricardo Franco Rojas y Javier Aroca Alonso; Documentación: Concha Pérez Ruiz y Leopoldo Fontán Rodríguez.

EDITA: CENTRO DE DOCUMENTACION EUROPEA. D.L. SE 343/83. ISSN 0212-7172



