



SUMARIO

Págs.

Pulso Comunitario

- La cumbre de La Haya 3

Situación Política

- La contribución de España y Portugal a la Convención de Lome. 7

Situación Económica

- La Comisión impulsa el mercado público de valores 9

Política Agrícola

- Tras el acuerdo político. Proyecto de reglamento en el sector de estructuras agrícolas debido a la adhesión española 11

Política Mediterránea

- La política mediterránea de la Comunidad sigue sin acuerdo .. 15

Política de Educación

- Medidas del Consejo de Ministros sobre la educación al consumidor 19

- Otras medidas en materia de investigación 21

Política Turística

- Las franquicias en las fronteras comunitarias 23

Política Científica

- Programa de investigación sobre el medio ambiente y los materiales 29

Política Industrial

- Nuevas medidas en materia industrial 37

Actos Legislativos

43

Euro/Flash/SUR

45

Cotización Ecu

46

o o o o o

Edita:
Centro de Documentación Europea.
Sevilla.

Director:
Rafael Illescas Ortíz

Presidente Consejo de Redacción:
José María Casado Raigón
Secretario General de Planificación Económica y Coordinación con las Comunidades Europeas.

Redacción:
Ricardo Franco Rojas
Javier Aroca Alonso

Documentación:
Margarita Prieto del Río
Leopoldo Fontán Rodríguez

Suscripciones:
Centro de Documentación Europea
c/ San Fernando, 4
(Universidad de Sevilla)
41004-SEVILLA (ESPAÑA)
Fono: (954)-21.34.30
Télex: 72161 EDUCI E

Distribución:
Consejería de Economía e Industria
c/ Virgen de Aguas Santas, 2
41011-SEVILLA
Fono: (954) - 45.64.11

Imprime:
Imprenta Haro
c/ Fabié, 31
41010-SEVILLA

D.L. 343/83
ISSN 0212-7172

Europa/SUR no se identifica necesariamente con las opiniones vertidas en su contenido. Reproducción autorizada. Se ruega citar fuente y envío de un ejemplar. Europa/SUR se distribuye exclusivamente por suscripción anual (40 números al año).

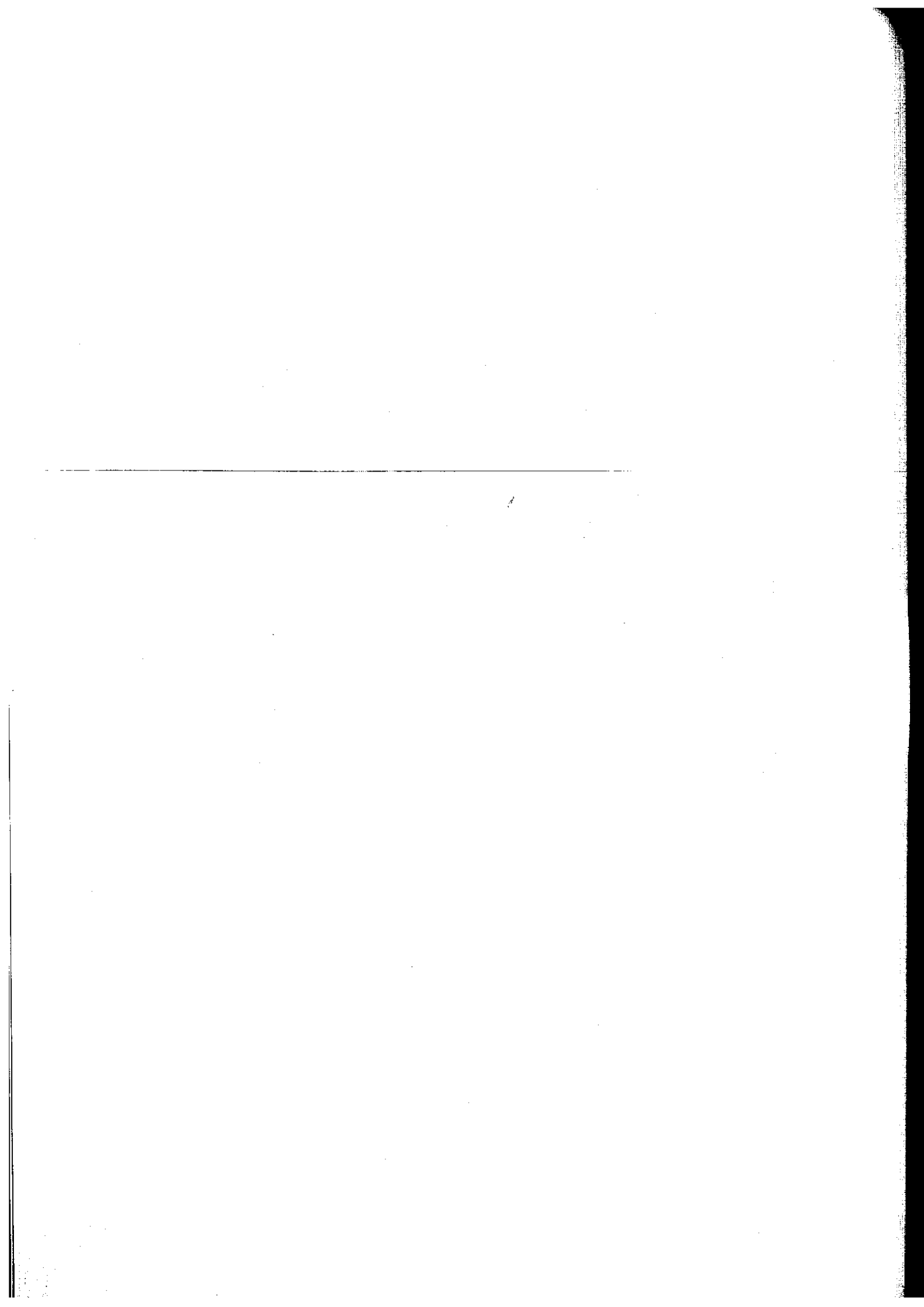
El presupuesto* de la Comunidad contra las cuerdas.

La Comunidad sigue en crisis tras las últimas noticias referentes al presupuesto. Ciertamente, la situación se agrava por momento puesto que la CE no dispone de recursos para hacer frente a los problemas que tiene planteados en el momento presente.

Como es sabado, el Consejo de Ministros había recurrido el presupuesto ante el Tribunal Europeo de Justicia por estimar que la otra autoridad presupuestaria -el Parlamento Europeo- se había excedido en sus competencias en la materia, habiendo aumentado el presupuesto aprobado inicialmente por el Consejo en 628 millones de Ecus. El Consejo, mostrando su desacuerdo acudio al Tribunal de Justicia para zanjar tan delicada cuestión, pero que lejos de arreglar el problema presupuestario, según fuentes comunitarias, complica aún más la situación, puesto que no existen recursos disponibles para afrontar el problema de la ampliación de la CE y la puesta en marcha de las reformas previstas en las políticas comunitarias.

En efecto, la propia Comisión Europea, por boca del comisario del presupuesto, el danés Sr. enning Christophersen, ha señalado que dicho organismo comunitario había estimado las necesidades financieras de la Comunidad en unos 1.800 mi-

(* Europa/SUR informó detalladamente sobre la cuestión presupuestaria de la Comunidad en su boletín nº 107, pág. 5.



ses, y en el cual se contemplan los gastos que habrían de efectuarse con motivo de la entrada de España y Portugal en la Comunidad. Esta es, evidentemente, la solución ideal tanto para España como para la propia Comisión, dándose satisfacción a las pretensiones españolas manifestadas en las negociaciones de adhesión de ser considerada un Estado "neutral", presupuestariamente hablando, en los siete primeros años. Así mismo, sería, a juzgar por la Comisión, la única forma de atender los enormes gastos que implican las reformas ya puestas en marcha por la Comunidad, que permitan hacer a esta mucho más ágil y competitiva en el concierto económico mundial.

SITUACION POLITICA

Acuerdo político CEE-USA.

La Comunidad y los Estados Unidos han llegado finalmente a un acuerdo de tipo político sobre las importaciones procedentes de ese país hacia el territorio comunitario -España, fundamentalmente- de productos cerealísticos.

En efecto, tras duras sesiones de negociación entre las dos partes, en las que los Estados Unidos venían dejando sentir su profunda preocupación por la pérdida del mercado ibérico en sus exportaciones de cereales, ante el ingreso de España y Portugal en la CE, parece que el acuerdo político-comercial alcanzado puede poner fin, transitoriamente, a lo que venía denominándose la "guerra comercial" más dura de las habidas últimamente entre la CE y los Estados Unidos.

Este acuerdo va a suponer que este país pueda seguir exportando a la Península Ibérica cinco productos -maíz, sorgo, gluten de trigo, residuos de destilación y residuos cítricos-, que le suponía una notable entrada de ingresos, del orden de 87.000 millones de pesetas, pero que iba a verse frenada al incorporarse España a la Comunidad y tener que adaptar sus aranceles al sistema arancelario existente en la CE. Pues bien, se ha acordado que España importará unas 234.000 toneladas mensuales de esos productos, garantizándose así, un nivel de exportaciones estadounidenses al mercado español, al menos igual que el existente el pasado año, en el que España no pertenecía a la Comunidad y mantenía un acuerdo comercial especial con el país norteamericano. Dentro de esta cifra de 234.000 toneladas se incluyen algunos productos de sustitución que España no importaba antes de ser país miembro, estimándose, por parte comunitaria, que Estados Unidos sale más beneficiado del acuerdo, ya que esa cantidad es ligeramente superior a la registrada a finales del pasado año, haciendo el cómputo global por mes, naturalmente.

Ahora bien, hay que señalar la parte más negativa del acuerdo y sobre la que se han pronunciado los empresarios españoles del sector con cierta preocupación. Esto es, si no se llegare a importar en España la cantidad señalada, es decir que cayera por debajo de la cuota mensual, la Comunidad facilitara el acceso de estos productos a todo el territorio comunitario,

a través de un sistema de adjudicaciones existente en la CE, con unas exacciones reguladoras más reducidas de las que habrían que pagar al entrar en España. Por consiguiente, se adquiriría parte de esa cantidad a un precio inferior al que España compra el maíz en Francia, pero que como quiera que las cosechas de cereales en España se reduzcan por circunstancias de diversa índole, y teniendo en cuenta que antes se importaba en España estos productos sin pagar prácticamente arancel, resultaría que, a partir de ese momento, España habría de importar los cereales que necesita de la Comunidad pagando unos aranceles más altos, es decir a un precio superior al que lo venía haciendo habitualmente. Esta es, justamente, la preocupación del sector cerealístico español, que ve con temor el hecho de que se vean obligados a realizar unas importaciones de la CE que les va a costar más caro que antes, miedo que han hecho constar ante la Administración española para que lo traslade a Bruselas y ésta haga todo lo posible para remediar un problema que, eventualmente, pudiera plantearse. Se espera, no obstante, que la cifra de 234.000 toneladas de cereales se pueda importar sin dificultad, y no tenga porqué procurarse estos productos en otros mercados.

El acuerdo tuvo sus malos momentos, porque Francia había puesto sus objeciones y reservas, ya que veía peligrar un mercado español muy apetecible para su maíz, productos que obligatoriamente habría de adquirir España de darse las circunstancias antes apuntadas. Pero, finalmente, el país galo levantó sus reservas y propició este acuerdo provisional, que va a cortar lo que se presagiaba como el "otoño más caliente" de los últimos años en las relaciones CEE-USA.

Evidentemente, el acuerdo es sólo provisional y no quiere decir que todos los temas en conflicto entre las dos potencias comerciales estén resueltos, pues habrá que esperar a la reanudación de las próximas negociaciones del GATT, que tendrán su momento cumbre a finales de año en Punta del Este (Uruguay), y en las que la CE hará hincapié una vez más en las ventajas que obtiene Estados Unidos en el terreno industrial ante el ingreso de España y Portugal en su seno, cuestión que por el momento la Administración norteamericana se niega a reconocer.

Pero, se ha evitado lo más grave, y los propios empresarios norteamericanos del sector así lo estiman, quedando tan sólo esperar al resultado de las próximas negociaciones en el marco del GATT, que tendrán lugar después del verano.

SITUACION ECONOMICA

El futuro del Ecu en el mercado internacional

El Grupo de los Treinta, que es una Institución internacional dedicada a la elaboración de estudios e informes, sin ánimo de lucro, y cuya sede se encuentra en Nueva York, ha realizado un trabajo sobre el creciente papel del Ecu en el contexto financiero internacional.

El auge que ha tomado el Ecu en los últimos años le ha hecho convertirse en una verdadera moneda, pasando a ocupar el quinto lugar entre las principales monedas europeas. En el grupo de trabajo que ha llevado a cabo este informe se considera que donde hay que centrarse para poder apreciar el impulso que ha cobrado el Ecu es en el hecho de ser una "cesta abierta", pues como se sabe, es una combinación de las monedas de los Estados miembros -excluyendo a España y Portugal-, en la que existe una banda de fluctuación de un 2,25% hacia arriba o hacia abajo para todas las monedas, salvo para Italia, que es de un 6%. Esto quiere decir, que cuando la CE modifica su composición, se produce igualmente una modificación en todos los activos y pasivos en Ecu, y se hace de forma paralela a la nueva composición que toma el Ecu oficial, merced a esa modificación. Evidentemente, existen ciertos riesgos en este sistema abierto en cuanto a la valoración de los instrumentos en Ecu, pues el valor de los activos y pasivos fluctúa en función de la composición que tenga el Ecu oficial, y en todo momento. Pero es mejor que un sistema de "cesta cerrada", pues éste repercutiría negativamente sobre las operaciones en Ecu, ya que, sobre esa base, la variación de la combinación, por la que se constituye el Ecu oficial, únicamente modificaría el valor de los instrumentos emitidos desde ese mismo momento, o sea a partir de la constitución propia del Ecu. Sería impropio ese régimen, teniendo en cuenta que el mercado del Ecu sólo puede crecer en la medida en que todo Ecu equivalga invariablemente a cualquier otro. Otro de los motivos por los que el crecimiento del Ecu en los mercados internacionales ha experimentado un aumento notable es la relativa estabilidad de su tipo de cambio, dado que éste varía menos que los tipos de las monedas individuales, y ello gracias a ser un promedio ponderado de los tipos de cambio de aquellas divisas que conforman al Ecu. Naturalmente, al existir una relativa estabilidad en los tipos de cambio bilaterales de las monedas comunitarias participantes en el Sistema Monetario Internacional (SME), se hace más fac-

tible la menor fluctuación del Ecu.

No obstante no puede olvidarse que el mercado privado del Ecu ha crecido de esa forma debido a que algunos bancos privados se decidieron a promover la utilización de aquél mediante la aplicación de un sistema de compensación bilateral de la cesta de monedas, a sabiendas de que existe una gran confianza en los bancos, y en el mercado en general, en cuanto a que la Comunidad va a seguir apoyando el uso del Ecu, puesto que la estabilidad de éste queda asegurada en el mecanismo del SME.

Se puede analizar a continuación cuál ha sido la evolución de los mercados privados del Ecu, significándose que el mercado bancario del mismo está localizado en cuatro grandes centros financieros, a saber: Italia, Francia, Reino Unido y Bélgica-Luxemburgo. Asimismo, se cotiza en menor medida en casi 500 oficinas bancarias repartidas por todo el mundo.

Sobre este punto, uno de los autores del grupo de trabajo, la profesora de la Universidad norteamericana del Connecticut, Sra. Polly Allen, señala que el total de activos en esos mercados desde el año 1982 hasta finales de 1984, aumentó en más de un 40%, o sea en un montante de 28.000 millones de dólares, si bien es verdad que, globalmente, el mercado o los mercados de las euromonedas no registraron prácticamente ningún incremento. Ahora bien, de ese total de activos, unos 18.000 millones de dólares corresponden a préstamos efectuados entre los bancos comunitarios, los cuales fueron concedidos en el mercado interbancario del Ecu. Por tanto, y excluyendo de ese total de activo las cifras correspondientes a las operaciones realizadas en el mercado interbancario, la cantidad referida quedaría reducida a 10.100 millones de dólares, y el total de pasivos bancarios sería de 3.900 millones de dólares.

Habría que aclarar por qué hay más operaciones de activo que de pasivo, y la respuesta está en que, por el momento, existen aún muchas dificultades en el mercado para captar depósitos en Ecus. En este sentido, se indica que algunos países obstaculizan y ponen restricciones a la posibilidad de que los nacionales de un Estado miembro mantengan depósitos en divisas, hecho que afecta en mayor medida al Ecu que a otras monedas europeas, puesto que éste es considerado por todos y en todo concepto como una moneda extranjera, es decir una "cesta abierta" de varias monedas. Particularizan

do algo más, se puede observar que, en Alemania Federal, las autoridades monetarias prohíben expresamente que los nacionales de este país comunitario tengan depósitos en Ecus, aparte de no poder tampoco obtener préstamos en dicha unidad monetaria.

Entonces, se plantea la cuestión de tener que financiar el desequilibrio entre empréstitos y depósitos, para lo cual los bancos utilizan el siguiente procedimiento: obtienen préstamos en las diez monedas que configuran el Ecu, o bien en otra moneda para después adquirir las monedas que lo componen. Este procedimiento se llama de "segregación", pero resulta algo costoso a causa de las muchas transacciones requeridas para tal fin, y a illiquidez de los mercados de algunas de las monedas componentes de la "cesta", sobre todo cuando se trata de operaciones con vencimiento a largo plazo. Esto supone que, al no superar el monto de los préstamos no bancarios al de los depósitos de la misma clase, puede quedar reducido el mercado del Ecu más que el de las otras euromonedas.

No obstante, el número de transacciones en Ecus ha aumentado considerablemente, en parte debido a todos los instrumentos financieros comunitarios que han venido surgiendo en Ecus. Así, merece destacarse que, en la actualidad, se realizan operaciones de crédito en Ecus en los mercados monetarios y de divisas, tanto al contado como a plazo, pudiendo los depositantes colocar sus fondos en cuentas a corto plazo, a la vista o en certificados de depósitos emitidos por bancos, y son denominados en Ecus. Asimismo, los bancos y entidades de crédito pueden fijar los vencimientos diferentemente, es decir con tipos de interés fijo y flotantes.

Como dato relevante de las operaciones en Ecus en el mercado financiero, puede apuntarse el nivel alcanzado por el crédito sindicado en esta unidad monetaria con plazos de vencimiento entre un año y medio y diez años, operaciones que se triplicaron en 1984, con una cifra registrada de 3.000 millones de dólares. Y en 1985, de los datos disponibles, se puede afirmar que el crédito sindicado en Ecus siguió creciendo, reduciéndose, por otra parte, el eurocrédito, sobre todo el denominado en dólares. Y en cuanto a los mercados de bonos denominados en Ecus, también han crecido considerablemente, registrándose a finales de 1984 una cifra de 6.000 millones de dólares. En 1985, también creció la emisión de eurobonos, siendo el montante de las nuevas emisiones en el período de enero a noviembre de ese año de

6.680 millones de dólares. Estos bonos se emiten normalmente a tipos de interés fijos, resultando de poco interés para los bancos al preferir intereses flotantes. La mayoría de los adquirentes de bonos denominados en Ecus pertenecen a los Estados miembros -sobre todo de Bélgica y de Luxemburgo-, pero también hay muchos de otros países, concretamente de Suiza, Estados Unidos y Japón.

Todo este movimiento creciente del Ecu y su cada vez mayor penetración en el mercado internacional, hace que la referida unidad monetaria se vaya perfilando como una verdadera moneda. Es decir, está ya desempeñando las funciones propias del dinero (unidad de cuenta, almacén de valor y medio de pago) habida cuenta de que sirve para el pago de algunas transacciones internacionales y por el aumento notable que ha tenido en los mercados de eurocrédito y bonos. Ahora bien, no puede olvidarse, como se apuntó antes, las reticencias por parte de las autoridades monetarias de ciertos Estados miembros a que el Ecu se convierta en una nueva moneda, o sea que pueda ser utilizado para el pago de transacciones y para la intervención oficial de los Bancos Centrales en los mercados bancarios.

Insistiendo sobre este punto, habría que ver donde está el problema que impide al Ecu convertirse en una moneda paralela. Se trata de que algunos países comunitarios consideran que, una vez puestas en circulación las monedas paralelas, escapan al control del Estado, existiendo el riesgo de quedar desplazada la moneda nacional, especialmente cuando esta última no tiene mucha fortaleza en el SME y en el mercado de divisas. Por ello, se restringen las operaciones en Ecus, y es más se imponen restricciones a las otras monedas extranjeras por parte de las autoridades de varios países comunitarios, en detrimento de una verdadera liberalización en el movimiento de capitales. La solución pasaría por establecer una más estrecha coordinación de la política monetaria del país de que se trate con el uso del Ecus como moneda paralela, y de esta forma, tanto el uso del Ecu como de las monedas nacionales podría verse incrementado proporcionalmente.

Asímismo, sería conveniente que se produjera la segunda transformación prevista en el SME, de forma que este organismo estableciera un Banco Central europeo que emitiera Ecus con carácter de pasivo directo, y en este sentido los efectos que produjeran las transacciones privadas realizadas en Ecus dependerían, en buena medida, de la evolución del Ecu oficial. Ya

se anunció en este terreno, las declaraciones del Presidente del Banco Central de Alemania (Bundesbank), Sr. Otto Pöhl, el cual es partidario de que el objetivo de la integración monetaria europea consistiera en tener una moneda europea emitida y controlada por un Banco Central europeo, así como también habría de concederse a una autoridad monetaria europea la capacidad y facultad suficiente para actuar y gozar de independencia respecto de los distintos gobiernos comunitarios. Es decir, que sin darse estas premisas, no estima el Sr. Pöhl factible proclamar al Ecu como moneda, y sobre todo, - hasta tanto no quede regulada la responsabilidad de la política monetaria europea, en el sentido de que haya una auténtica uniformidad en la aplicación de las distintas políticas económicas de los Estados miembros, que sirviera para reducir los diferenciales aún existentes en determinados índices económicos -inflación, balanza de pagos, tipos de cambio- de los países de la CE. Esto hace que el Presidente del Banco Central germano se muestre reticente en cuanto al papel a jugar por el Ecu oficial, pues habría de ser plenamente convertible en todos los Estados miembros y así contribuiría a la expansión del Ecu privado, permitiéndose, al mismo tiempo que la "cesta" de monedas adquiriera el carácter de moneda internacional.

En este sentido, y enlazando con las sugerencias hechas por el informe del Grupo de los Treinta, partiendo de esa convertibilidad del Ecu oficial en las monedas componentes de la "cesta", el FECOM* efectuaría depósitos en los Bancos Centrales comunitarios a cambio de depósitos en las monedas nacionales respectivas, y ello en proporción a la ponderación que tenga cada moneda en dicha "cesta", resultando que esos nuevos depósitos sean totalmente convertibles. De esta forma, los Bancos Centrales, que estén tanto dentro como fuera del SME podrían hacer uso del Ecu como activo de reserva y como moneda de intervención en los mercados de divisas. La internacionalización del Ecu como moneda sería, por consiguiente, un hecho, dentro del marco actual, y con una política monetaria relativamente independiente y reajustes monetarios periódicos. Igualmente, sería también concebido como una moneda internacional en la segunda fase del SME, en la cual la política monetaria se acordaría conjuntamente y los tipos de cambio serían fijos. Esta es la fórmula más idónea para potenciar el crecimiento del

(*) El FECOM bajo los auspicios del SME utiliza como unidad de cuenta al Ecu, y éste es creado por el FECOM en base a contribuciones de dólares y de oro de los Bancos Centrales participantes en el SME, las cuales contribuciones representan el 20% de la cantidad de oro que poseen esos Bancos y del 20% de sus reservas totales de dólares.

Ecu oficial en los mercados privados de esta unidad monetaria y convertirse, consecuentemente, en una verdadera moneda, que es uno de los objetivos perseguidos por la mayoría de los Estados miembros, pero teniendo en cuenta la necesidad de resolver, aspectos pendientes como los que han sido puestos de manifiesto en la última parte de este artículo.

También, y finalmente dentro de estos grandes objetivos que se han marcado para la consolidación del Ecu en la escena financiera internacional, sería deseable que Gran Bretaña se incorpore plenamente a los mecanismos del SME* para que este adquiriera un mayor peso, y que Italia no tuviera ya ese amplio margen de fluctuación al que, por el momento, sigue autorizada.

(*) Se recuerda que Gran Bretaña participa tan sólo en el mecanismo de créditos del SME, y no en el mecanismo de cambio y de intervención, compuesto respectivamente del mantenimiento de los límites bilaterales de fluctuación existente entre las monedas participantes y del indicador de divergencia, que sirve para identificar aquellas monedas que superan los límites de fluctuación fijados.

POLITICA AGRICOLA

Precios de referencia en el sector vitivinícola para la campaña 1986/87.

La Comisión de las Comunidades ha fijado para la campaña vitivinícola que comienza el día primero de septiembre los precios de referencia. Estos precios se fijan anualmente a partir de los precios de orientación, en el caso de los tipos de vinos de mesa blancos y tintos, más representativos en la Comunidad más los gastos de una fase de comercialización similar a los vinos importados. Igualmente, se fijan precios de referencia para los zumos de uva, mostos, vinos alcoholizados y vinos de licor.

También están determinados los precios de referencia, en función de sus características especiales o de sus destinos. Es el caso de las variedades Riesling o Sylvaner, y de los vinos de licor.

Estos precios de referencia representan un instrumento de protección de la Comunidad frente a las importaciones procedentes de terceros países, debido a que los precios franco frontera de estos productos vitivinícolas no pueden caer por debajo de los precios de referencia aumentados en la cuantía del arancel aduanero que corresponda. En caso de que ello ocurra, entra en funcionamiento un mecanismo mediante el cual se aplica al producto que quiere entrar en la Comunidad un gravamen compensatorio que sería igual a la diferencia entre precio franco frontera más arancel y el precio de referencia. En la práctica este gravamen que impone la Comisión funciona como una exacción reguladora o "prelèvement".

Para la campaña 1986/87, los precios de referencia se fijan de la siguiente forma:

A. Productos de la subpartida 22.05 C del arancel aduanero común:

1. vino tinto:

4,48 Ecus por % vol. de alcohol adquirido por hectólitro:

2. vino blanco que no sea el contemplado en el punto 3:

4,23 Ecus por % vol. de alcohol adquirido por hectólitro;

3. vino blanco presentado a la importación bajo el nombre de variedad Riesling o Sylvaner:

39,63 Ecus por hectólitro;

4. vino alcoholizado, tal como se define en la letra b) de la nota complementaria 4 del capítulo 22 del arancel aduanero común (1):

2,61 Ecus por % vol. de alcohol adquirido por hectólitro;

5. mosto de uva fresca apagado con alcohol, tal como se define en la letra a) de la nota complementaria 4 del capítulo 22 del arancel aduanero común (2):

2,80 Ecus por % vol. de alcohol total por hectólitro;

6. vino de licor, tal como se define en la letra c) de la nota complementaria (3) 4 del capítulo 22 del arancel aduanero común, incluido en las subpartidas siguientes:

22,05 C II: 69 Ecus por hectólitro,

22,05 C III:

a) de 15% vol. que presente más de 130 gramos y como máximo 330 gramos de extracto seco total por litro: 69 Ecus por hectólitro;

b) los demás: 75,20 Ecus por hectólitro,

22,05 C IV: 92 Ecus por hectólitro,

22,05 C V: 99,30 Ecus por hectólitro:

7. vino de licor, tal como se define en la letra c) de la nota complementaria 4 capítulo 22 del arancel aduanero común, destinado a la transformación en productos que no sean los de la partida nº 22.05 del arancel aduanero común:

22,05 C II: 60,60 Ecus por hectólitro,

22,05 C III: 64,80 Ecus por hectólitro,

22,05 C IV: 78,40 Ecus por hectólitro,

22,05 C V: 86,70 Ecus por hectólitro.

B. Los precios de referencia para los productos contemplados en los números 1 y 2 de la letra A se incrementarán en 1 Ecu por % vol. de alcohol adquirido por hectólitro si el vino se importare en el departamento francés de ultramar de Reunión.

C. Productos de la partida nº 22.07 del arancel aduanero común:

1. zumos (incluidos los mostos) de uva, concentrados o no, con un contenido de azúcar añadido igual o inferior al 30% en peso, incluidos en las subpartidas 22,07 A I y B I del arancel aduanero común:

- a) blanco: 3,84 Ecus por % vol. de alcohol en potencia por hectólitro,
- b) los demás: 4,07 Ecus por % vol. de alcohol en potencia por hectólitro;

2. zumos (incluidos los mostos) de uva, concentrados o no, con un contenido de azúcar añadido superior al 30% de peso, incluidos en las subpartidas 20,07 A I y B I del arancel aduanero común:

- a) blanco: 3,84 Ecus por % vol. de alcohol en potencia por hectólitro,
- b) los demás: 4,07 Ecus por % vol. de alcohol en potencia por hectólitro.

D. El importe a tanto alzado por hectólitro que debe añadirse para los productos contemplados en los números 1, 2, 3 y 6 de la letra A se fija en:

- 42,30 Ecus por hectólitro cuando se presenten en envases de dos litros o menos,
- 21,15 Ecus por hectólitro cuando se presenten en envases de más de dos litros y no más de 20 litros.

-
- (1) Se considera vino alcoholizado aquel con un grado alcohólico adquirido no inferior al 18% en volumen y no superior al 24% en volumen; al obtenido exclusivamente por adición de un producto no rectificado procedente de la destilación del vino y con un grado alcohólico adquirido máximo del 86% en volumen a un vino que no contenga azúcar residual y aquel con una acidez volátil máxima de 2,40 gramos por litro, expresado en ácido acético.
 - (2) Mosto de uva fresca apagado con alcohol es aquel con un grado alcohólico adquirido igual o superior al 12% en volumen e inferior al 15% en volumen y obtenido por adición de un producto procedente de la destilación del vino a un mosto de uva no fermentado con un grado alcohólico natural no inferior al 8,5% en volumen.
 - (3) Vino de licor es aquel con un grado alcohólico total no inferior al 17,5% en volumen así como un grado alcohólico adquirido no inferior al 15% y no superior al 22% en volumen y obtenido a partir de mosto de uva o de vino, debiendo estos productos proceder de cepas admitidas en los países terceros de origen para la producción de vinos de licor y con un grado alcohólico natural no inferior al 12% en volumen: por congelación o por adición, durante o después de la fermentación: sea de un producto procedente de la destilación del vino, sea de mosto de uva concentrado o, para ciertos vinos de licor de calidad recogidos en una lista futura, para los cuales tal práctica sea tradicional, de mosto de uvas cuya concentración haya sido efectuado por la acción del fuego directo y que responda, como excepción de esta operación, a la definición de mosto de uvas concentrado, o sea de una mezcla de estos productos. En caso de que ciertos vinos de licor pudieran autorizarse procediendo de mosto de uvas frescas no fermentadas deben tener una graduación alcohólica mínima del 12% en volumen.

POLITICA COMERCIAL

Las reglas de la competencia y las tarifas aéreas en la CEE.

En estas últimas semanas se ha venido tratando en profundidad el problema de la liberalización de las tarifas aéreas por parte de varios Estados miembros, de forma particular, y en el seno del Consejo de Ministros de las CC.EE. de cara a una actuación conjunta sobre tan delicado tema.

En efecto, la prensa internacional se ha hecho eco de esta nueva iniciativa que se ha planteado en los países comunitarios con vistas a una mayor liberalización en el terreno comercial, pero que en el caso que nos ocupa parece evidentemente más difícil, teniendo en cuenta las dificultades que pudieran encontrarse en desregular una muy consolidada política de subvenciones estatales y en la cual el Estado es, prácticamente quien controla el tráfico aéreo en la mayoría de los países.

El Consejo de Ministros ha celebrado ya varias reuniones para tratar de resolver esta cuestión, sin que por el momento haya habido un acuerdo unánime, habiéndose celebrado la última el pasado día 30 de junio. En esta sesión del Consejo, los ministros de Transportes de la CE se pusieron de acuerdo sobre el principio de un sistema comunitario de transporte aéreo, el cual será puesto en servicio de forma gradual, pero que aún está por perfilar.

Varios Estados miembros -Irlanda, Países Bajos y el Reino Unido- son partidarios de una mayor liberalización de la aviación civil, así como la propia Comisión Europea, el cual órgano ejecutivo de la CE ha manifestado, por boca del comisario para la Competencia y el Transporte, Sr. Peter Sutherland, que intentará forzar a las compañías aéreas comunitarias a respetar la libre competencia, de no llegarse a un acuerdo futuro sobre la liberalización del transporte aéreo. Ello va a suponer que la Comisión recurrirá al Tribunal Europeo de Justicia cuando se produzcan infracciones a la libre competencia por parte de las compañías aéreas. En este sentido, ya se ha pronunciado el Tribunal de Justicia en cuanto que las reglas de la libre competencia deben respetarse al no existir una reglamentación adoptada por el Consejo de Ministros -ver en este mismo artículo asunto sobre aplicación tarifas aéreas-.

En la citada reunión del Consejo se informó sobre un proyecto, que presentaron conjuntamente los gobiernos de Francia y Alemania Federal, el cual contempla una débil liberalización, así como una política de precios más restrictiva, pero que no fue de recibo para los representantes británicos, holandeses e irlandeses, quienes pretenden una liberalización más amplia. En efecto, el citado proyecto prevé la modificación del actual reparto del tráfico, por el que se adjudica un 50% a cada país, hacia una distribución del mismo que oscilaría entre un 45% y un 55%, lo cual, a juicio de los tres referidos Estados miembros, supondría un retraso respecto del sistema que rige actualmente. El ministro británico de Transportes, presente en la sesión del Consejo, Sr. John Moore, señaló que la propia Comisión Europea proponía un reparto del tráfico que pudiera oscilar entre un 25% y un 75%, pero que, en cualquier caso, no se considera suficiente para las pretensiones de Gran Bretaña, Irlanda y Países Bajos. Sin embargo, el resto de los Estados miembros sí dieron su aprobación al proyecto franco-germano, con las reservas de Grecia, que no aceptaba ninguna clase de liberalización en esta materia.

La segunda parte de este artículo está dedicada a la sentencia del Tribunal Europeo de Justicia en el asunto 209 a 213/84 sobre la fijación de las tarifas aéreas y la aplicabilidad de las reglas de competencia del Tratado de Roma.

El asunto fue planteado con motivo de una cuestión prejudicial elevada al Tribunal Europeo de Justicia por el Tribunal de Policía de París referente a la interpretación de algunas disposiciones del Tratado de Roma, con idea de que este último pueda verificar la compatibilidad de esas disposiciones del Tratado con el procedimiento obligatorio de homologación previsto por el derecho francés respecto de las tarifas aéreas.

Esta cuestión se planteó con motivo de varios procesos penales seguidos contra responsables de compañías de navegación aérea y de agencias de viajes, a las cuales se les ha reprochado haber practicado, violando los artículos L 330-3, R 330-9 y R 330-15 del código de aviación civil francés, tarifas para la venta de billetes de transportes aéreos no sometidas a la homologación del Ministerio encargado de la aviación civil. El propio artículo L 330-3 dispone que el transporte aéreo no puede efectuarse nada más que por empresas autorizadas por ese Ministerio, debiendo someter sus tari-

fas a la homologación de ese Ministerio. En este sentido, una decisión que homologue la tarifa propuesta por una compañía aérea tiene como efecto hacer esa tarifa obligatoria para todos los agentes económicos que vendan billetes de esa compañía y que se refieran al trayecto que ha sido objeto de la petición de homologación.

La pregunta que se hacía el Tribunal de París era si existía compatibilidad del sistema francés con el Tratado de Roma y, sobre todo, con el artículo 85.1* del mismo, en la medida en que estas disposiciones organizarían, según el citado Tribunal, una concertación entre las compañías de transportes aéreos, que fuera contraria a ese artículo del Tratado.

Convendría hacer una serie de precisiones sobre los cinco temas que hay en juego en este asunto, los cuales son: la competencia del Tribunal de Justicia a responder a tal cuestión prejudicial; la reglamentación internacional de transportes aéreos; la aplicabilidad a éstos de las reglas comunitarias de la competencia; las consecuencias que se producen al no existir una reglamentación de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado sobre los transportes aéreos; y, finalmente, el objeto de la cuestión prejudicial sobre la compatibilidad con el derecho comunitario de un procedimiento nacional de homologación de las tarifas aéreas.

1) Competencia del Tribunal Europeo de Justicia para responder a la cuestión prejudicial.

El Tribunal de Justicia ha señalado que es perfectamente competente para responder a la cuestión prejudicial planteada por la jurisdicción nacional ante una serie de objeciones manifestadas por las compañías aéreas "KLM y Air France", de los Países Bajos y Francia respectivamente, sobre la competencia del Tribunal de Justicia para responder a la cuestión prejudicial planteada por la jurisdicción nacional.

No obstante, esta cuestión ha de entenderse como dirigida a saber si, y en qué medida, es contrario a las obligaciones impuestas a los Estados

(*) Serán incompatibles con el Mercado Común y quedarán prohibidos todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto impedir o falsear el juego de la competencia dentro del Mercado Común.

miembros, en materia del libre juego de la competencia en el Mercado Común, según los artículos 5, 3f* y 85.1 del Tratado de Roma, aplicar disposiciones de un Estado miembro que dictan, en cuanto a las tarifas aéreas del transporte aéreo, un procedimiento obligatorio de homologación y que sancionan, incluso en el campo del derecho penal, el no respeto de las tarifas de tal forma homologadas cuando se ha constatado que esas tarifas son el resultado de un acuerdo, de una decisión o de una práctica concertada, que son contrarios al mencionado artículo 85.

2) La reglamentación internacional de los transportes aéreos.

Ante todo habría que precisar que la legislación francesa se sitúa en el marco de los acuerdos internacionales que existen en materia de aviación civil, evocando, a tal efecto, la "Convención de Chicago", de fecha 7 de diciembre de 1944, relativa a la aviación civil internacional. Esta Convención dispone que ningún servicio internacional puede ser explotado por encima o en el interior del territorio de un Estado contratante, salvo permiso especial o cualquier otra autorización de dicho Estado.

Puede apreciarse tras la lectura de esta disposición, que no se hace mención alguna a las tarifas, por lo que los distintos países firmantes de la Convención han llegado a acuerdos bilaterales entre ellos. Algunos de éstos disponen que las tarifas de los servicios aéreos son fijados por las compañías autorizadas a efectuar el servicio de los itinerarios contemplados por cada acuerdo, siendo sometidas, posteriormente, esas tarifas a la aprobación de las autoridades de los Estados firmantes. En este tipo de acuerdo bilateral, estos Estados prefieren que las tarifas sean establecidas en común por las compañías autorizadas y, si fuera posible, negociadas en el marco de la IATA** (Asociación Aérea del Transporte Internacional).

(*) El artículo 5 dice: los Estados miembros adoptarán todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente tratado o resultante de los actos de las instituciones comunitarias. Los Estados miembros se abstendrán de aquellas medidas que pongan en peligro los fines de este Tratado. El artículo 3.f señala: la acción de la Comunidad se dirigirá al establecimiento de un régimen que garantice que la competencia no será falseada en el Mercado Común.

(**) Es una asociación de derecho privado creada por las compañías aéreas, una de cuyas actividades es ofrecer a las compañías de aviación un marco en el que éstas puedan establecer tarifas coordinadas. Estas tarifas son, a continuación, sometidas a la aprobación de los Estados afectados.

El gobierno francés ha indicado que es en ese marco en el que se sitúan la legislación y la reglamentación francesas de cara a la resolución de litigios.

3) Aplicabilidad a los transportes aéreos de las reglas de competencia comunitaria.

La cuestión prejudicial planteada por la jurisdicción nacional exige que se precise si el derecho comunitario comporta obligaciones que incumben a los Estados miembros, en virtud del artículo 5 del Tratado, en materia de competencia en el sector de los transportes aéreos.

En este sentido, es necesario examinar las reglas de competencia previstas en el artículo 84* del Tratado, dedicado a los transportes, de forma a saber si dichas reglas son, actualmente, aplicables a las empresas dependientes de este sector.

El Tribunal de Justicia recuerda que hay que tener en cuenta lo contemplado en el artículo 74 del Tratado cuando señala que los Estados miembros perseguirán los objetivos del presente Tratado en el marco de una política común de transportes, lo cual quiere decir que esos objetivos, incluso los que consisten en establecer un régimen que asegure que la competencia no se vea falseada en el Mercado Común, son igualmente válidos para el sector de los transportes.

También el artículo 61 señala que la libre circulación de los servicios en materia de transportes está regida por las disposiciones contenidas en el título del Tratado relativo a la política común de transportes, pero sin que exista ninguna otra disposición en el Tratado que subordine su aplicación en el referido sector a la realización de una política común en este campo. Y, sobre todo, en cuanto a las reglas de competencia, es oportuno observar que, cuando el Tratado ha querido sustraer algunas actividades a la aplicación de esas reglas, ha previsto una derogación expresa a tal efecto, lo cual no se da en materia de transportes.

(*) El artículo 84 señala: las disposiciones del título de este Tratado dedicado a los transportes se aplicarán a los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables. El Consejo, por unanimidad, podrá decidir si, en que medida y de acuerdo con que procedimiento podrán adoptarse disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea.

Puede deducirse de lo expuesto últimamente que las reglas de competencia del Tratado, y particularmente las de los artículos 85 a 90, se aplican al sector de los transportes. Es decir, los transportes aéreos permanecen, al igual que los otros modos de transporte, sometidos a las reglas generales del Tratado, incluidas las existentes en materia de competencia.

4) Consecuencias de la ausencia, en el sector de los transportes aéreos, de una reglamentación de aplicación de los artículos 85 y 86*del Tratado de Roma.

Las compañías aéreas "Air France" y "KLM", así como los gobiernos de Francia, Italia, Países Bajos y la propia Comisión Europea han subrayado que en el campo de los transportes aéreos una reglamentación tal como la que recoge el artículo 87** del Tratado no existe en el mismo. En estas circunstancias, la aplicación al referido sector de los artículos 85 y 86 depende, según la opinión de los gobiernos de Francia e Italia, de la competencia de las autoridades nacionales, tal y como se recoge en el artículo 88*** del Tratado. Estas autoridades podrían igualmente conceder, en las condiciones previstas por el artículo 85.3 , determinadas exenciones a la prohibición descrita en el punto 1 de este mismo artículo.

(*) El artículo 85 en su punto 3 dice: no obstante, las disposiciones del punto 1, podrán ser declaradas inaplicables a: cualquier acuerdo o categoría de acuerdos entre empresas; cualquier decisión o categoría de decisiones de asociaciones de empresas; cualquier práctica concertada, que contribuyan a mejorar la producción o distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico, y reserven al mismo tiempo a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante.

El artículo 86 dice: será incompatible con el Mercado Común y quedará prohibida, en la medida en que pueda afectar al comercio entre los Estados miembros, la explotación abusiva, por parte de una o más empresas, de una posición dominante en el Mercado Común o en una parte substancial del mismo.

(**) El artículo 87 dice: en el plazo de 3 años a partir de la entrada en vigor del presente Tratado, el Consejo, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento, adoptará por unanimidad los reglamentos o directivas apropiados para la aplicación de los principios enunciados en los arts. 85 y 86. Si tales disposiciones no hubieran sido establecidas en el plazo indicado, serán adoptadas por el Consejo, por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento.

(***) El artículo 88 dice: hasta la entrada en vigor de las disposiciones adoptadas en aplicación del artículo 87, las autoridades de los Estados miembros decidirán sobre la admisibilidad de los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas y sobre la explotación abusiva de una posición dominante en el Mercado Común, de conformidad con su propio Derecho y las disposiciones del artículo 85, en particular las de su punto 3, y las del artículo 86.

Concretamente, el gobierno holandés considera que incumbe a la Comisión Europea, según el artículo 89* del Tratado, asegurar el respeto de estas disposiciones, y en este sentido hace constar dicho gobierno que no sería posible comprobar, en el marco de un procedimiento prejudicial como el que nos ocupa, la existencia de una infracción.

Pues bien, según la Comisión el hecho de la ausencia de las medidas de aplicación recogidas en el artículo 87 no es un obstáculo para que los jueces nacionales sean llamados, en su caso, a pronunciarse sobre la compatibilidad de un acuerdo o de una práctica determinada con las reglas de competencia, habida cuenta de que estas reglas están dotadas de efecto directo.

Asimismo, conviene recordar que, según el artículo 87.1, el Consejo ~~adopta todos los reglamentos o directivas útiles con vistas a la aplicación~~ de los principios enumerados en los artículos 85 y 86. No obstante, a pesar de la existencia de una proposición formulada en ese sentido por la Comisión, el Consejo de Ministros, hasta el momento, no ha adoptado una reglamentación de ese género que sea aplicable a los transportes aéreos, por lo que, ante la ausencia de una reglamentación tal y como la prevé el artículo 87, los artículos 88 y 89 siguen siendo aplicables.

Por tanto, en virtud del artículo 88 se impone a las autoridades de los Estados miembros la obligación de aplicar los artículos 85.3 y 86 del Tratado, en tanto no haya sido adoptada una reglamentación en el sentido descrito en el artículo 87. La noción de autoridad de los Estados miembros,

(*) El artículo 89 dice: sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 88, la Comisión velará por la aplicación de los principios enunciados en los artículos 85 y 86. A instancia de un Estado miembro o de oficio, y en colaboración con las autoridades competentes de los Estados miembros, la Comisión investigará los casos de supuesta infracción de los principios antes mencionados. Si comprobare la existencia de una infracción, propondrá las medidas adecuadas para poner término a ella. En caso de que no sea así, la Comisión hará constar su existencia mediante una decisión motivada. Podrá publicar dicha decisión y autorizar a los Estados miembros para que se adopten las medidas necesarias, en las condiciones y modalidades que ella determine, para remediar esta situación.

en el sentido que lo describe el artículo 88, no incluye las jurisdicciones penales que tengan por misión asegurar la represión de las infracciones a la Ley.

Tras el estudio de estos asuntos, se puede observar que las concertaciones para el establecimiento de tarifas, que subyacen en los procesos penales que han sido tratados en la parte principal de este litigio, no han sido objeto de ninguna decisión tomada en virtud del artículo 88, por parte de las autoridades competentes francesas, y que se dirigieran a controlar la admisibilidad de esos acuerdos respecto de las disposiciones francesas, en materia de competencia, así como del artículo 85.3. El propio gobierno francés ha excluido que una decisión tal pueda ser considerada como comprendida en la decisión de homologación de la que se han beneficiado las tarifas en cuestión. Igualmente, la Comisión Europea tampoco ha mantenido una posición en cuanto al hecho de haber ejercido, respecto de las concertaciones de las tarifas en cuestión, los poderes que le son conferidos por el artículo 89, sobre todo el de constatar, por medio de una decisión motivada, la existencia de una infracción al artículo 85.

Dada la situación, sería bueno cuestionarse si, al no existir una reglamentación adoptada por el Consejo sobre la base del artículo 87, que fuera aplicable al sector de los transportes aéreos, una jurisdicción nacional -que no es una de las autoridades de los Estados miembros recogidas por el artículo 88- goza, sin embargo, del poder de constatar, en el marco de litigios como pudieran ser los litigios principales, que se ha infringido el artículo 85 por medio de una concertación de tarifas entre compañías aéreas a sabiendas que tal concertación no ha sido objeto de una decisión tomada en virtud del artículo 88 por las autoridades nacionales competentes, ni tampoco de una decisión que emane de la Comisión en aplicación del artículo 89.

Realmente, el artículo 88 no prevé una decisión de las autoridades nacionales sobre la admisibilidad de prácticas concertadas nada más que cuando éstas son sometidas a la aprobación de esas autoridades, y todo ello en el marco del derecho en vigor en el país de que se trate en materia de competencia. Por otro lado, y según el artículo 89, la Comisión Europea, a pesar de estar habilitada para poder constatar eventuales violaciones de los artículos 85 y 86, no es competente para otorgar declaraciones de exención

en el sentido que lo describe el artículo 85.3. En estas condiciones, el hecho de que una práctica concertada sea susceptible de depender del campo de aplicación del artículo 85 no es suficiente para que, en su conjunto, sea considerada como prohibida por el punto 1 de ese artículo y, desde ese momento, como nula de pleno derecho como recoge el punto 2* de ese artículo.

Se debe concluir que, en ausencia de una decisión tomada, en virtud del artículo 88, por las autoridades nacionales competentes y constatándose que una concertación en materia de tarifas determinadas entre compañías aéreas está prohibida por el artículo 85.1, y que no puede tal concertación sustraerse a esta prohibición en aplicación del artículo 85.3, o en ausencia de una decisión que emane de la Comisión en virtud del artículo 89, que tenga por objeto constatar la existencia de una infracción al artículo 85.1, una jurisdicción nacional tal y como la que se ha dirigido al Tribunal Europeo de Justicia en estos asuntos no está habilitada a constatar por sí misma la incompatibilidad de la concertación en materia de tarifas con el artículo 85.1.

5) La compatibilidad con el derecho comunitario de un procedimiento nacional de homologación de las tarifas aéreas.

Es conveniente, con relación a este punto, examinar la cuestión de saber si y en qué medida es contrario a las obligaciones impuestas a los Estados miembros en virtud del artículo 5 del Tratado de Roma, junto con los artículos 3.f y 85, aplicar las disposiciones nacionales del tipo de las contempladas por la jurisdicción nacional que prescriben, para las tarifas del transporte aéreo, un procedimiento obligatorio de homologación y que sancionan incluso en el plano penal, el no respeto de las tarifas así homologadas, cuando en ausencia de una reglamentación o directiva en el sentido del artículo 87, se ha constatado, en las formas y según los procedimientos indicados en el artículo 88 o en el 89, que esas tarifas son el resultado de un acuerdo, de una decisión de asociación de empresas o de una práctica concertada contrarios al artículo 85.

Es conveniente, asimismo, observar que la apreciación respecto del derecho comunitario de la aplicación de disposiciones nacionales del tipo

(*) Los acuerdos o decisiones prohibidos por el presente artículo serán nulos de pleno derecho.

de las contempladas por la jurisdicción nacional debe hacerse teniendo en cuenta la naturaleza de las tarifas que son objeto de la homologación y de la compatibilidad de éstas con el derecho comunitario.

Así, cuando las concertaciones a través de las cuales son establecidas las tarifas aéreas, y han sido objeto de una decisión de las autoridades nacionales competentes en el sentido del artículo 88, o de la Comisión Europea en el sentido del artículo 89, constatando la incompatibilidad de dichas concertaciones con el artículo 85, es contrario a las obligaciones que incumben a los Estados miembros, en materia de competencia, homologar tales tarifas y reforzar de esta forma los efectos de dicho acto.

El Tribunal de Justicia ha dicho en derecho que:

"Es contrario a las obligaciones impuestas a los Estados miembros por el artículo 5 del Tratado de Roma, en combinación con los artículos 3.f y 85.1, homologar determinadas tarifas aéreas y reforzar de esa forma sus efectos, cuando, en ausencia de una reglamentación adoptada por el Consejo sobre la base del artículo 87, se ha constatado, en las formas y según los procedimientos indicados en el artículo 88 ó 89, que esas tarifas son el resultado de un acuerdo, de una decisión de asociación de empresas, o de una práctica concertada que sean contrarios al artículo 85".

POLITICA DE TRANSPORTES

Nuevos pasos hacia una política común de transportes marítimos.

La Comunidad es el primer mercado del mundo y sin embargo, su flota no funciona bien. Es hora de poner en marcha una política común de transportes marítimos, pero no es fácil combinar la libertad de comerciar y la protección legítima contra las prácticas desleales". Estas palabras que reflejan un deseo y al mismo tiempo plantean el problema de la realización de una verdadera política común de transportes marítimos, pertenecen al informe de la comisión de transportes del Parlamento Europeo, y son un resumen del trasunto de los inconvenientes de una política tal.

La flota comunitaria sufre plenamente la competencia de las compañías de terceros países las cuales reciben subvenciones y recurren a condiciones de empleo y a barcos no conformes con las normas fijadas por los convenios internacionales respetadas en la Comunidad, dificultan el libre acceso al tráfico transoceánico y utilizan pabellones de conveniencia. Un principio en el que todo el mundo está de acuerdo es que la flota comunitaria debe mantenerse viable y eficaz: esto es importante por razones estratégicas. El transporte marítimo es una fuente importante de divisas y de empleos; da clientes a la construcción, a la industria siderúrgica, a los bancos, a las compañías de seguros, etc.

Sin embargo, en donde sufre la controversia entre los Estados miembros es en la forma de llegar a esa política común, prueba de ello, son las vicisitudes que ha tenido que pasar el informe de la comisión de transportes del Parlamento, al cual nos estamos refiriendo.

Este trata tanto del memorandun de la Comisión "Hacia una política común de los transportes marítimos" como de varias proposiciones de la Comisión: libre acceso al tráfico transoceánico, libre prestación de servicios en el transporte marítimo, interpretación del concepto de "compañía marítima nacional", prácticas tarifarias desleales.

El texto inicial, de forma general, reconociendo el valor del memorandun como primer paso, expresaba una gran desconfianza en su opinión sobre la orientación que se le daba a la libre competencia. A partir de ahora, la comisión de transportes tiene una posición más favorable al memorandum,

aunque no aprueba todos los extremos.

Se observa, sin entrar en el detalle de las proposiciones extremamente complejas desde el punto de vista técnico, un cierto número de diferencias que chocan con las proposiciones que figuran en el memorandum de la Comisión:

- tanto para el libre acceso al tráfico transoceánico como para la definición de "compañía marítima nacional", la bandera puede ser un criterio posible al igual que el país de establecimiento;
- en lo relativo a la libertad de prestación de servicios, el texto prevé que las compañías marítimas establecidas en un país tercero, pero controlado por nacionales de un Estado miembro se sometan a estas disposiciones. Precisamos que la Comisión intenta suprimir, como más tarde en julio, las restricciones a la libre prestación de servicios de transporte marítimo en el interior de la Comunidad de cara a los nacionales de los Estados miembros establecidos en un país de la Comunidad distinto del destinatario de los servicios (la comisión de transportes añade: "o de buques con pabellón de los Estados miembros").

También el informe de la comisión solicita la puesta en marcha de una política de demolición/construcción, la substitución de las subvenciones directas e indirectas a los armadores por un sistema de estímulo a las inversiones en el marco de una coordinación de las políticas regionales y financiación comunitaria: FEDER, BEI, nuevo instrumento comunitario. El informe reclama también la puesta en marcha de una política portuaria. En lo que concierne a los aspectos sociales, pide el informe, la armonización de las condiciones de trabajo, de manera que se respeten las convenciones de la OIT y de la ONI.

El informe es más severo de cara a los pabellones de conveniencia y a los cambios de bandera que el memorandum de la Comisión, puesto que lamenta que este "haya recogido el parecer de los armadores para los cuales los pabellones de conveniencia son una necesidad económica cuando en realidad son un medio de explotación contraria a las obligaciones del Tratado relativas a las condiciones de vida y de trabajo de las gentes del mar". Este recurso a los pabellones de conveniencia y a los cambios de bandera entraña consecuencia tales como la no imposición de beneficios, falta de

formación de las gentes del mar, la ausencia de seguridad social, la violación de las normas relativas a la seguridad, a la contaminación y a las tripulaciones.

La Comunidad efectúa un tercio de las exportaciones mundiales por vía marítima. Sin embargo, de 1980 a finales de 1984, las flotas de los Doce han visto disminuir sus trabajos en un 26,4% en toneladas de capacidad bruta mientras que el de las flotas de conveniencia aumentaban un 1,1%, el Comecon el 7,5%, Asia 75% y el resto del mundo el 24,5%. Todo ello significa una grave sobrecapacidad mundial.

El Consejo de Ministros de la Comunidad en su sesión dedicada al transporte, el pasado 18/19 de junio, examinó cuatro proposiciones en este campo. Todas ellas giraban en torno a la aplicación de las reglas de la competencia a los transportes marítimos, las acciones coordinadas de cara a salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico así como las medidas a tomar contra las prácticas tarifarias desleales. No obstante, el Consejo fue incapaz de llegar a un acuerdo sobre las proposiciones presentadas, muy especialmente en lo que se refiere a la prestación de servicios de transportes marítimos.

Habrá que esperar todavía quizá años, para llegar a esa política común de transporte marítimo, dada la diversidad de posiciones sobre "navieras comunitarias" que se beneficiarían de el "espacio marítimo europeo", definición aquella clave para el acceso a ese espacio; la dificultad actual de adoptar las decisiones del Consejo por mayoría es un serio obstáculo para tal política.

Mientras se llega a ese libre acceso, de momento se estudian al menos medidas de protección de la propia flota comunitaria. Medidas casi todas ellas encaminadas a la lucha contra el dumping practicado por las flotas de países del Este europeo y el dumping encubierto que supone la condición privilegiada de las flotas de conveniencia. La solución en estudio consiste en una tasa que habrían de pagar los barcos de estas flotas al utilizar los puertos de la Comunidad.

POLITICA CIENTIFICA

Programa de investigación sobre el medio ambiente y los materiales (II).

Continuando con la primera parte de este programa de investigación, cuyas líneas directrices fueron aprobadas por el Consejo de Ministros, reunido en la sesión 1085, de 10 de junio de 1986, se informa en este artículo sobre la segunda decisión adoptada por dicho Consejo referente al programa de investigación para materias primas y materiales avanzados, por un período de cuatro años a contar desde el 1º de enero de 1986 (ver Europa/SUR nº 113, pág. 29).

I. MATERIAS PRIMAS PRIMARIAS (METALES Y SUBSTANCIAS MINERALES)

Se ha concedido un montante de 20 millones de Ecus para este programa, que cubre los siguientes campos de investigación:

1. EXPLORACION

- 1.1. Geología; (ciencia que estudia los yacimientos)
- 1.2. Métodos de prospección geoquímica;
- 1.3. Métodos de prospección geofísica;
- 1.4. Teledetección.

2. TECNOLOGIA MINERA

- 2.1. Fracturación de las rocas;
- 2.2. Mecánica de las rocas y estabilidad de los terrenos en las minas subterráneas y las minas a cielo abierto;
- 2.3. Aplicación de la robótica en las minas;
- 2.4. Problemas ligados a la profundidad;
- 2.5. Modelización de las operaciones mineras.

3. TRATAMIENTO DE LOS MINERALES

- 3.1. Desarrollo de aquellos trámites necesarios para el tratamiento de los recursos intra y extra comunitarios: minerales complejos y de débil consistencia.
- 3.2. Procedimientos metalúrgicos (piro y hidro);
- 3.3. Modelización y pilotaje del tratamiento de los minerales;
- 3.4. Minerales industriales.

II. MATERIAS PRIMAS SECUNDARIAS

Un montante de 10 millones de Ecus ha sido destinado a este sub-programa.

Este montante comprende una suma de 250.000 Ecus para el financiamiento de la prolongación de la acción concertada (COST 84 bis) reflejada en el punto 2.4.

El sub-programa cubre los campos de investigación siguientes:

1. RECICLAJE DE LOS METALES NO FERROSOS

- 1.1. Características de los metales y aleaciones contenidas en los desechos y residuos;
- 1.2. Mejora de los procedimientos físicos de separación;
- 1.3. Desarrollo de procedimientos avanzados y de tecnologías avanzadas, hidrometalúrgicas y pirometalúrgicas;
- 1.4. Desarrollo de técnicas perfeccionadas de refinamiento de los metales y aleaciones secundarias;
- 1.5. Valorización de las aleaciones secundarias al nivel de la calidad de las aleaciones primarias;
- 1.6. Procedimiento de fabricación de aleaciones semi-productos a partir de desechos conteniendo titanio, tungsteno, molybdeno, aluminio, etc.

2. RECICLAJE Y VALORIZACION DE LOS DESECHOS

- 2.1. Modelización de los productos de desechos, toma de muestra y análisis (actividades de coordinación);
- 2.2. Tecnologías de reciclaje:
 - procedimientos de separación y de recuperación
 - valorización y utilización de los productos recuperados;
- 2.3. Tecnologías integradas por la valorización de los desechos
 - fermentación anaerobia*, tratamiento de plantas para aprovechamientos de residuos y otros tratamientos aerobicos (actividades de coordinación);

(*) Este procedimiento consiste en colocar las materias orgánicas en medio húmedo en un recipiente sin oxígeno. Se obtiene por fermentación y adición de bacterias metanógenas, gas que contenga una proporción más o menos grande de metano.

- producción de sustancias químicas - tratamiento térmico de los desechos (sobre todo coordinación, pero también investigación con tractual para los proyectos de alta especificidad);
- 2.4. Utilización de subproductos ligno celulosicos de cara a la alimentación animal (acción concertada COST 84 bis)

III. LA MADERA, INCLUIDO EL CORCHO, EN TANTO QUE MATERIA PRIMA RENOVABLE

Un montante de 10 millones de Ecus ha sido destinado a este subprograma.

El subprograma cubre los campos de investigación siguientes:

1. PRODUCCIÓN DE MADERA

- 1.1. Mejoramiento genético de las esencias forestales y conservación de los recursos genéticos;
- 1.2. Protección contra los desgastes causados por los agentes bióticos y abióticos y los incendios;
- 1.3. Mejor utilización de los suelos disponibles (únicamente coordinación);
- 1.4. Inventarios forestales (únicamente coordinación).

2. EXPLOTACION, ALMACENAJE Y TRANSPORTE DE LAS MADERAS

- 2.1. Organización de las operaciones de explotación de las maderas y de desarrollo de
- 2.2. Explotación, tratamiento de las maderas, almacenamiento y transporte.

3. LA MADERA EN TANTO QUE MATERIAL

- 3.1. Propiedades, protección y mejoramiento de la madera y de los tableros a base de madera;
- 3.2. Puesta a punto de procedimientos de ensayo y de clasificación.

4. TRATAMIENTO MECANICO DE LA MADERA Y UTILISACION DE LOS PRODUCTOS ACABADOS.

- 4.1. Los procedimientos de transformación y de fabricación mecánicos.
- 4.2. Los procedimientos de secado;
- 4.3. La utilización de la madera y de los materiales a base de madera en los edificios;
- 4.4. Otras utilidades de productos acabados de madera.

5. FABRICACION Y TRATAMIENTO DE LA PASTA Y DEL PAPEL, PRODUCTOS QUIMICOS A BASE DE MADERA

- 5.1. La química física y orgánica del desfibrage de la madera;
- 5.2. La fabricación de la pasta químico-mecánica (pasta a alto rendimiento);
- 5.3. Los procedimientos de fabricación de la pasta a partir de la madera de calidad inferior;
- 5.4. Los productos de reemplazo de las fibras de madera y los aditivos.
- 5.5. El reciclaje de las fibras;
- 5.6. El procedimiento de fabricación del papel y del cartón;
- 5.7. Los productos derivados de la madera en tanto que fuente de productos químicos.

IV. MATERIALES AVANZADOS (EURAM)

- 1.1. Aleaciones ligeras a base de aluminio;
- 1.2. Aleaciones ligeras a base de magnesio;
- 1.3. Aleaciones ligeras a base de titanio;
- 1.4. Materiales para la electrónica y los contactos electricos;
- 1.5. Materiales para función magnética;
- 1.6. Materiales para revestimiento de superficie destinados a los componentes de tala y de fabricación;
- 1.7. Moldeados de paredes finas.

2. CERAMICAS TECNICAS

- 2.1. Optimización de las cerámicas;
- 2.2. Estudio de la interface metal/cerámica: 'cermets';
- 2.3. Estudio de compuestos cerámicos con fibras;
- 2.4. Comportamiento de las cerámicas técnicas de temperatura elevada.

3. MATERIALES COMPUESTOS

- 3.1. Materiales compuestos de matriz orgánica;
- 3.2. Materiales compuestos de matriz metálica;
- 3.3. Materiales compuestos de matriz cerámica;
- 3.4. Otros materiales avanzados para aplicaciones específicas.

Las investigaciones manejadas en el subprograma vienen a constituir los elementos de base de una política comunitaria de apoyo a la investigación y al desarrollo de los materiales avanzados y de coordinación de los programas nacionales.

A este fin, se procederá durante los dos años a:

- Una evaluación de la capacidad europea de investigación y de desarrollo de los materiales avanzados, por campo, Estado miembro y en la Comunidad en su conjunto, considerando principalmente las capacidades tecnológicas de Japón y de los Estados Unidos;
- Un análisis y previsión a medio plazo de las necesidades de los diferentes sectores de la industria europea, en relación, si necesario, con otros programas comunitarios que comporten aspectos relativos a los materiales.

ACTOS LEGISLATIVOS

Agricultura

- ° Reglamento (CEE) nº 1983/86 del Consejo, de 24 de junio de 1986, por el que se establecen las normas generales del régimen de ayuda directa en favor de los pequeños productores en el sector de los cereales.
(D.O.C.E. L 171).

- ° Reglamento (CEE) nº 1985/86 del Consejo, de 24 de junio de 1986, por el que se modifica el reglamento (CEE) nº 1117/78 por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los forrajes desecados.
(D.O.C.E. L 171).

- ° Reglamento (CEE) nº 1986/86 del Consejo, de 24 de junio de 1986, que modifica el reglamento (CEE) nº 477/86, por el que se adoptan medidas adecuadas para los intercambios con España y Portugal de productos transformados a base de aceites.
(D.O.C.E. L 171).

- ° Decisión de la Comisión, de 23 de mayo de 1986, por la que se modifica la decisión 81/525/CEE relativa a las solicitudes de anticipo y reembolso de las primas pagadas en concepto de reestructuración del viñedo en el marco de operaciones colectivas.
(D.O.C.E. L 171).

- ° Decisión 86/273/CEE de la Comisión, de 26 de mayo de 1986, relativa al pago de anticipos y a la fijación de la contribución comunitaria para las primas concedidas para el abandono definitivo de ciertas superficies plantadas de vid.
(D.O.C.E. L 171).

Medio ambiente

- ° Propuesta modificada de Directiva del Consejo relativa a los valores límites y a los objetivos de calidad para los vertidos de determinadas sustancias peligrosas comprendidas en la lista I del Anexo de la Directiva 76/464/CEE.

Cotización Ecu
(1 de Julio de 1986)

Franco belga y franco luxemburgués con.	43,9114	Peseta española	137,031
Franco belga y franco luxemburgués fin.	44,3223	Escudo portugués	146,380
Marco alemán	2,14674	Dólar USA	0,984064
Florín neerlandés	2,41883	Franco suizo	1,75114
Libra esterlina	0,638795	Corona sueca	6,97357
Corona danesa	7,97338	Corona noruega	7,34899
Franco francés	6,85499	Dólar canadiense	1,36637
Lira italiana	1475,11	Schilling austriaco	15,1054
Libra irlandesa	0,709747	Marco finlandés	5,01036
Dracma griego	137,464	Yen japonés	160,402
		Dólar australiano	1,50814
		Dólar neozelandés	1,81897

