

Por otra parte, la Comisión debería evaluar periódicamente (por ejemplo cada tres años) todos los informes de los Estados miembros y presentar un informe general al Consejo de la Unión Europea.

4.11. La lista de control contenida en el Anexo I debería incluir en cualquier caso una indicación especial a los controles que se efectúen según otras normas

jurídicas (por ejemplo, según el derecho en materia de tráfico por carretera o la legislación en materia social).

4.12. Además, la Directiva/Reglamento debería incluir un artículo que prescribiera sanciones equivalentes para todos los Estados miembros en caso de infracción, así como la fijación de los correspondientes plazos.

Hecho en Bruselas, el 27 de abril de 1994.

El Presidente

del Comité Económico y Social

Susanne TIEMANN

Dictamen sobre la propuesta de Reglamento de la Comisión sobre la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea (consorcios)⁽¹⁾

(94/C 195/09)

El 2 de diciembre de 1993, la Comisión decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta de Reglamento de la Comisión sobre la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea (consorcios).

La Sección de Transportes y Comunicaciones, encargada de la preparación de los trabajos del Comité en la materia, aprobó su dictamen el 6 de abril de 1994 (Ponente: Sr. Whitworth).

En su 315º Pleno (sesión del 27 de abril de 1994), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad, con 1 abstención el siguiente Dictamen adicional.

1. Introducción

1.1. El 25 de febrero de 1992, el Consejo aprobó el Reglamento de aplicación (CEE) nº 479/92⁽²⁾ que autorizaba a la Comisión a aplicar el apartado 3 del artículo 85 del Tratado, mediante un Reglamento, a fin de que la explotación común de servicios de transporte marítimo de línea esté eximida de la prohibición de limitación de competencia que figura en el apartado 1 del artículo 85 (normas sobre la competencia).

1.2. Anteriormente, la Comisión había presentado al Consejo un documento con observaciones generales sobre las condiciones y obligaciones que la Comisión pretendía imponer al disfrute de la exención mencionada⁽³⁾. La Comisión tuvo en cuenta la mayoría de

dichas observaciones generales en la elaboración de su Reglamento de aplicación.

1.3. El Comité Económico y Social examinó la propuesta de Reglamento de aplicación y emitió, el 30 de enero de 1991, su dictamen sobre las propuestas de la Comisión al respecto⁽⁴⁾.

1.4. Observó entonces que se había producido un amplio reconocimiento del valor y la utilidad de los consorcios como instrumentos de racionalización en la era del transporte por contenedores y respaldó las conclusiones de la Comisión según las cuales «la industria comunitaria del transporte marítimo precisa conseguir las economías de escala necesarias para competir en el mercado mundial», y «los consorcios pueden

⁽¹⁾ DO nº C 63 de 1. 3. 1994, p. 8.

⁽²⁾ DO nº L 55 de 29. 2. 1992, p. 3.

⁽³⁾ Documento 10280/91 (MAR 40 RC 11).

⁽⁴⁾ DO nº C 69 de 18. 3. 1991, p. 16.

resultar útiles para conseguir los medios necesarios para mejorar la productividad de los servicios de transporte regular y fomentar el progreso técnico y económico».

1.5. Al observar que ya se había concedido a las conferencias marítimas una exención por categorías a las normas de competencia a través del Reglamento del Consejo (CEE) nº 4056/86⁽¹⁾, el Comité llegó a la conclusión de que era necesaria una reglamentación para los consorcios marítimos a fin de sustituir el vacío legal existente por un contexto de seguridad, desde el punto de vista legal, para las empresas comerciales. Sin embargo, el Comité señaló que al aplicar un nuevo Reglamento independiente para garantizar una exención por categorías, «la Comisión debería explicar con más claridad sus proyectos e intenciones en lo que se refiere a los términos y condiciones de la exención por categorías». En su opinión, «tales condiciones deberían salvaguardar la libre competencia a tres niveles: dentro del consorcio, dentro de la conferencia y en el comercio, así como la transparencia».

1.6. Por consiguiente, la publicación del presente proyecto de Reglamento de la Comisión y el procedimiento de consulta responden a las conclusiones generales del anterior dictamen del Comité.

2. Importancia de los consorcios

2.1. El transporte marítimo comunitario ha desempeñado un papel crucial en el inicio del desarrollo de los consorcios. La importancia de los consorcios para el progreso económico y tecnológico de la industria marítima, en la medida en que facilitan y estimulan el desarrollo y la utilización de contenedores y la modernización del transporte de línea, está ampliamente reconocida. El uso de los contenedores ha permitido el desarrollo de sistemas de transporte mixtos que han desempeñado un importante papel en el aumento que la eficacia de la industria ha experimentado durante los últimos años, hasta el punto de que las empresas pueden utilizar recursos de cualquier procedencia sabiendo que cuentan con una red de distribución rápida y eficaz a escala mundial.

2.2. Al pretender conceder una exención por categorías a los consorcios, la Comisión reconoce implícitamente su importancia. Se considera que los acuerdos de consorcios ofrecen ventajas a las compañías marítimas que los suscriben por la disminución de costes que conlleva la utilización de mayores capacidades de transporte y las economías de escala. También pueden ser beneficiosos para los usuarios al garantizar servicios de transporte más regulares y de mayor calidad.

3. Objetivo del Reglamento

3.1. El objetivo del presente Reglamento, según señala la Comisión, es crear un marco jurídico flexible

y equilibrado que permita a los armadores desenvolverse en un contexto de acuerdos que restringen la competencia al tiempo que garantizan a los transportistas una buena parte de los beneficios resultantes.

3.2. Para alcanzar este objetivo, la Comisión reconocía en su documento de 1991 que las condiciones que permitirán a los consorcios funcionar de acuerdo con la legislación comunitaria relativa a la competencia serán, evidentemente, cambiantes por naturaleza y deberán reflejar las diferentes realidades técnicas y comerciales.

3.3. El Comité respalda este vasto objetivo y, al examinar la propuesta de Reglamento, ha procurado determinar si sus disposiciones específicas proporcionan una protección suficiente a transportistas y usuarios de los servicios de línea de los consorcios, por una parte, y si ofrecen a éstos la suficiente libertad para llevar a cabo su actividad. También se ha tenido en cuenta la importancia de salvaguardar la competitividad de las líneas marítimas no integradas en consorcios.

3.4. El Comité ha intentado asimismo distinguir entre los diferentes tipos de acuerdos de consorcios, observando que algunos de ellos tienen por objeto únicamente la realización de mejoras técnicas o la cooperación (por ejemplo, la utilización conjunta de instalaciones o material de transporte) y como tales, pueden no estar afectados por la prohibición del apartado 1 del artículo 85, habida cuenta de que, en general, no limitan la competencia.

4. Observaciones generales

4.1. Historia y evolución de los consorcios

4.1.1. La generalización del uso de los contenedores representa una de las importantes innovaciones tecnológicas en el transporte durante los últimos años. La consecuencia inmediata de la utilización de los contenedores en el transporte marítimo de línea fue una disminución radical de los gastos, tanto para los transportistas como para los armadores, en lo que se refiere al coste de la mano de obra, factor que había ido cobrando una importancia cada vez mayor hasta entonces. También ha modificado el tipo de cualificaciones necesarias para esta industria. La manipulación rápida y altamente mecanizada con muy poca mano de obra ha permitido acortar considerablemente las paradas en los puertos y mejorar la eficacia de los buques. Los buques de mayor capacidad, los programas de trabajo más estrictos y el uso de ordenadores para planificar la carga y el seguimiento de los transportes han dado grandes beneficios a transportistas y armadores.

4.1.2. Los cambios señalados produjeron la sustitución de una industria que utilizaba mucha mano de obra por otra que exige actualmente grandes inversiones de capital. Por consiguiente, la competencia en el transporte marítimo de línea desde la generalización del uso

⁽¹⁾ DO nº L 378 de 31. 12. 1986, p. 4.

de contenedores (a partir de los años 70) se ha basado fundamentalmente en la disminución de los costes de funcionamiento. Ello requiere el empleo de los buques más grandes, es decir, los que tienen un mayor rendimiento. El grado de inversión necesario para este tipo de buques, sus contenedores y equipos especiales de manipulación es enorme y muy superior al que las pequeñas y medianas compañías pueden permitirse por separado.

4.2. *Definición de consorcio*

4.2.1. Los consorcios representan un elemento de la organización de la moderna industria de transporte marítimo de línea. Los consorcios funcionan con frecuencia —pero no siempre— al amparo de una conferencia marítima. Una conferencia es un grupo de dos o más líneas marítimas que ofrecen servicios internacionales en una ruta determinada con límites geográficos concretos, con arreglo a un calendario determinado, y que han acordado fijar las mismas tarifas para los fletes. Una conferencia puede también proceder a un reparto del mercado a fin de adaptar la capacidad existente a la demanda.

4.2.2. Los consorcios no tienen por objetivo la fijación de precios. Los diferentes tipos de acuerdos de cooperación que abarca el término «consorcio marítimo» quedan reflejados en la propuesta de Reglamento de la Comisión en función de la actividad específica que realizan. Existen tres categorías de consorcios: técnicos, operativos o comerciales.

4.2.3. En su anterior dictamen, el Comité consideraba que los consorcios marítimos se pueden definir en general como «asociaciones cooperativas en el sector del transporte marítimo en las que las compañías participantes ejercen una gama de actividades en común, a fin de conseguir las necesarias ventajas de las economías de escala y de la racionalización de los servicios en cada actividad comercial específica, combinando el reparto de los costes de los navíos con la puesta en común de los fletes». La definición de la Comisión que aparece en el artículo 1 de la Propuesta concuerda con la del Comité.

4.3. *Tendencias actuales de los consorcios*

4.3.1. En el Reglamento de aplicación del Consejo se reconocía que los consorcios son entidades de naturaleza dinámica y cambiante. Las actividades de los consorcios ya establecidos y de los de reciente creación evolucionan y cambian para responder a las necesidades de sus usuarios. Estas necesidades reflejan el desarrollo de la generalización del contenedor señalada anteriormente en el apartado 4.1. Al principio, los consorcios eran en general de naturaleza bastante integrada, con una organización de puesta en común de los fletes bastante compleja y con mecanismos para el reparto de los beneficios entre los participantes según proporciones establecidas previamente. Algunos consorcios consideraron que el trabajo y la investigación necesarios para determinar y evaluar los costes de funcionamiento de

los navíos y otros relacionados con la carga eran enormemente caros y absorbían mucho tiempo. Por consiguiente, se ha observado una tendencia a acuerdos más sencillos como acuerdos de tipo técnico entre transportistas, por ejemplo, intercambios de franjas horarias o acuerdos para compartir buques.

4.3.2. Si bien anteriormente los participantes podían muy bien emprender acciones comerciales conjuntas y adquirir recíprocamente compromisos financieros importantes, el nuevo tipo de acuerdo abarca, en la mayoría de los casos, las instalaciones y equipos utilizados tanto en los navíos como en los puertos, pero el nivel de integración financiera se va a limitar a la contabilización de los servicios recibidos y los servicios prestados.

4.3.3. Una indicación de la forma actual en que funcionan los acuerdos de consorcios en el comercio de importación y exportación de la Comunidad viene dada por la asociación de armadores de la Comunidad Europea (ECSA) en forma de matriz. La Sección ha examinado esta matriz. Aunque el análisis de conjunto llevado a cabo no haya sido total —pueden existir otros acuerdos— ni del todo actualizado —dada la naturaleza dinámica de esta industria—, puede considerarse que la matriz es representativa de la amplia variedad existente de acuerdos de consorcios. Se puede observar que más de la mitad de los acuerdos que aparecen en la lista se limitan a aspectos técnicos de las actividades en las terminales y de la flota y no incluyen disposiciones comerciales para la puesta en común de los fletes o su comercialización.

5. **Observaciones particulares sobre la propuesta de Reglamento**

5.1. Ante los antecedentes históricos indicados en el apartado 4 que precede y el propio objetivo establecido por la Comisión (apartado 3.1), el Comité, en un análisis artículo por artículo del proyecto de Reglamento, hace hincapié en los siguientes aspectos de particular interés sobre el impacto que pueda tener en el funcionamiento eficaz de los consorcios marítimos, y sugiere áreas en las que la Comisión podría reconsiderar su posición actual.

5.2. *Definición (artículo 1)*

5.2.1. El Comité está de acuerdo en general con la definición de consorcio establecida en el artículo 1. Sin embargo, en aras de una mayor precisión jurídica, desearía una aclaración en lo que se refiere a las implicaciones de las palabras «principalmente en contenedores». Cuando los servicios marítimos ofrecidos conjuntamente son mixtos, con contenedores y sin ellos, ¿se ajustan a la definición de consorcio y, por consiguiente, quedan incluidos en el ámbito del Reglamento?

5.2.2. El Comité desearía que se añadiera una definición para explicar el término «fijación independiente de tarifas» utilizado actualmente en el artículo 5 sin ninguna explicación.

5.3. *Ámbito de aplicación (artículo 2)*

5.3.1. Tanto el nuevo Reglamento (CEE) nº 479/92 como el Reglamento (CEE) nº 4056/86 se refieren al transporte marítimo; sin embargo, la interacción entre sus respectivos ámbitos no está muy clara. Cabe señalar que el Reglamento (CEE) nº 4056/96 se limita sólo a los servicios de transporte marítimo internacional, en tanto que en el nuevo Reglamento propuesto no se define con precisión su ámbito de aplicación. Por otra parte, la definición de consorcio limita claramente los acuerdos entre empresas marítimas a los servicios marítimos internacionales. Es preciso eliminar esta ambigüedad. El Comité se pregunta si el ámbito de aplicación del Reglamento propuesto abarca o no los servicios marítimos de enlace de corta distancia, incluidos los realizados entre puertos de un mismo Estado miembro, que representan un factor vital para el funcionamiento eficaz de los servicios marítimos de larga distancia. El Comité destaca que, actualmente, los servicios marítimos de corta distancia son objeto de una amplia promoción por parte de la Comisión, debido a las ventajas medioambientales y de otro tipo que presentan para la red de transportes de la Comunidad. Es preciso aclarar con precisión el ámbito de aplicación del nuevo Reglamento.

5.3.2. La mayoría de los consorcios marítimos considerados separadamente ofrecen servicios múltiples, es decir, ofrecen también transporte por tierra como parte del paquete para transportar un contenedor del punto A al punto B. Si bien inicialmente la Comisión pretendía que el Reglamento abarcara estos servicios múltiples, la propuesta se refiere únicamente al transporte marítimo. Dada la importancia de los servicios múltiples de transporte, el Comité desearía una pronta aclaración de su posición en relación con las normas de competencia. Sin embargo, se debe plantear la cuestión de la utilización conjunta de contenedores en tierra firme. Los consorcios marítimos que desarrollan las mismas actividades comerciales establecen a veces acuerdos para hacer intercambios en la utilización de sus contenedores. La Comisión debería prever la concesión de otras exenciones por categorías a través de otro reglamento, a fin de abarcar este caso particular.

5.4. *Acuerdos técnicos (artículo 3)*

5.4.1. Es fundamental que exista claridad jurídica para determinar si todas las actividades de los consorcios —técnicas, operativas y comerciales— van a quedar reguladas por las condiciones y obligaciones del Reglamento. Tal y como está redactada actualmente la propuesta, la Comisión incluye solamente acuerdos técnicos (por ejemplo, programas de trabajo conjuntos, intercambios de franjas horarias y de espacio, puesta en común de equipos) en el ámbito del Reglamento. Existe un precedente claro en el Reglamento marítimo (CEE) nº 4056/86 (artículo 2.1) para excluir de la prohibición que establece el apartado 1 del artículo 85 del

Tratado los acuerdos cuyo único objetivo y efecto sea conseguir mejoras técnicas. El Comité pone en entredicho que los acuerdos de consorcios de naturaleza puramente técnica cuyo objetivo es facilitar la eficacia y la productividad en la industria deban entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento. La Comisión debería volver a examinar este asunto en aras de una mayor claridad y tomando como referencia el anterior Reglamento marítimo.

5.5. *Gestión de la capacidad (artículo 3.3)*

5.5.1. El Comité observa que los desequilibrios comerciales y los importantes costes que representa la manipulación y el reposicionamiento de los contenedores vacíos hacen que la gestión del material represente un elemento fundamental para el buen funcionamiento del transporte marítimo. Tal y como está redactado actualmente, el Reglamento suprimirá la exención por categorías para un consorcio cuando éste o los miembros que lo integran participen en acuerdos que limitan o reducen la capacidad «de manera significativa». Esta disposición afectará no sólo a los consorcios sino también a las conferencias, cuando los miembros de los consorcios formen también parte de conferencias. No obstante, el artículo 3.3 permite la gestión del material cuando la aplican todos los miembros en respuesta a cambios «estacionales» o «cíclicos» de la demanda, o en caso de utilización de buques «más eficaces».

5.5.2. El Comité considera que la terminología utilizada en esta disposición es muy imprecisa: desearía que se le explicase el modo en que la Comisión diferenciaría las formas permitidas y no permitidas de gestión de la capacidad. Es más, remitiéndose al Reglamento (CEE) nº 4056/86 referente a las conferencias marítimas, que permite la gestión de la capacidad [artículo 3 (d)], el Comité se pregunta cómo prevé la Comisión la interacción de los dos Reglamentos.

5.6. *Artículo 5*

5.6.1. El Comité respalda las disposiciones del artículo 5, habida cuenta de que responden al objetivo del 6º considerando: generar «competencia suficiente en las líneas en las que operan los consorcios», condición previa para que los usuarios de los servicios de transporte marítimo que ofrecen los consorcios puedan obtener una participación equitativa de las ventajas derivadas de la mejora de la productividad y calidad del servicio que originan los consorcios.»

5.7. *Cuota de tráfico (artículos 6 y 7)*

5.7.1. El Comité observa que una de las condiciones suplementarias que deben cumplirse para poder aplicar la exención consiste en una limitación específica de la parte correspondiente del tráfico, en función de la propia naturaleza del consorcio, equivalente al 30 %, 35 % o 50 % del tráfico directo en relación con la cadena de puertos en que opera. La Comisión ha dejado claro que, según sus estimaciones, sólo seis o siete acuerdos

sobrepasarán estos límites y que éstos tendrán la posibilidad de acceder a la exención individual. Cabe señalar que el último considerando de la página 6 de la propuesta da cabida a la exención individual. Sin embargo, no parece que haya una disposición en los artículos de la propuesta que corresponda directamente a ello y el Comité pone de relieve esta omisión. Resulta tranquilizador que la Comisión haya querido tener en cuenta hasta cierto punto las circunstancias comerciales particulares de diferentes acuerdos cuya cuota de tráfico, por razones económicas bien fundadas, es actualmente superior a la de otros sometidos a una competencia real mayor.

5.7.2. El Comité considera que la fijación de las cuotas de tráfico es arbitraria y en particular no encuentra justificación para limitar el número de líneas que participan en un consorcio cuya cuota de tráfico está comprendida entre 30/35 % y 50 %. En realidad, podría considerarse que tales disposiciones de reparto de mercado son superfluas, ya que las condiciones fijadas en otros artículos son suficientes para garantizar una competencia apropiada.

5.7.3. El propio concepto de cuota de tráfico está en contradicción con el anterior Reglamento (CEE) nº 4056/86, que no contenía ninguna exigencia al respecto. Tampoco establecía límites al número de líneas marítimas que podían participar en una conferencia. En lo que se refiere a la OCDE, ninguno de los principales socios comerciales de la CE impone límites a la cuota de tráfico o al número de líneas marítimas.

5.7.4. El Comité desea explicaciones sobre el método utilizado por la Comisión para definir la cuota de tráfico y señala su preocupación en particular por la utilización imprecisa de las frases «serie de puertos» y «tráfico directo». No resulta claro si la Comisión tiene la intención de hacer una evaluación de la cuota de tráfico sobre la base de los puertos de escala reales o pretende tener en cuenta otros puertos que cubren el mismo tráfico. También hay ambigüedad en la utilización del tráfico «directo» así como en las intenciones de la Comisión de considerar o no el transbordo en sus cálculos de cuota de tráfico. En aras de una mayor precisión jurídica y para evitar futuros litigios, la Comisión debería explicar claramente la manera en que pretende evaluar y aplicar sus disposiciones para la cuota de tráfico.

5.8. *Período inicial (artículo 8)*

5.8.1. El Comité observa que en su documento de 1991 la Comisión expresaba su deseo de guiarse por las prácticas existentes en este tipo de acuerdos. En particular, se reconocía que podría ser oportuno adoptar un sistema de períodos iniciales variables en función del grado de inversión. Como ya se ha podido comprobar, el grado de inversión en un determinado consorcio

puede ser muy elevado y, en tal caso, el período de 18/24 meses propuesto por la Comisión sería demasiado reducido para resultar viable comercialmente. La cuestión que se plantea es la opción comercial de las partes interesadas y debería dejarse a su libre albedrío. Además, si los períodos iniciales fuesen más amplios, los usuarios tendrían una mayor certeza sobre la disponibilidad de determinados servicios.

5.9. *Consultas con las líneas marítimas (artículo 9)*

5.9.1. El Comité considera que este artículo es importante en lo que a la consideración de las exigencias de los usuarios se refiere. No obstante, la Comisión dejó claro en sus orientaciones de 1991 que el objeto de dicha consulta debe limitarse a las actividades llevadas a cabo por los propios consorcios, evitando una duplicación de los procedimientos de consulta establecidos en el Reglamento (CEE) nº 4056/86. Estos principios deberían ser respetados. Esencialmente, dicha consulta debería llevarse a cabo tal y como se estipula en el artículo, a saber, sobre la base de una confrontación entre el consorcio y los miembros que lo integran y sus clientes.

5.10. *Entrada en vigor (artículo 13)*

5.10.1. En aras de una mayor claridad, el Comité desearía que se modificase la redacción del artículo 13 en lo referente al trato particular de los acuerdos de consorcios que rebasan las cuotas de mercado y las limitaciones del número de líneas marítimas participantes. Tal y como está redactado actualmente, no está claro si dichos consorcios deberán adaptarse en un período de seis meses, durante el cual estarán protegidos por la exención por categorías, o si se les permitirá seguir disfrutando de las condiciones actuales hasta la expiración de los correspondientes acuerdos.

6. **Sumario y conclusiones**

6.1. El Comité acoge favorablemente la publicación de la presente propuesta de Reglamento de la Comisión y observa que concuerda en buena medida con las conclusiones generales del anterior dictamen del Comité en la materia.

6.2. El Comité reconoce la necesidad de alcanzar un equilibrio entre el hecho de garantizar una protección suficiente a cargadores y usuarios de los servicios de consorcios marítimos y otorgar a los consorcios libertad suficiente para llevar a cabo sus actividades, salvaguardando la posición competitiva de las empresas no pertenecientes a los consorcios.

6.3. Es preciso tener en cuenta que los actuales acuerdos de consorcios difieren considerablemente en cuanto a alcance y detalles de los mismos, y que deben seguir

siendo flexibles para satisfacer las necesidades de sus clientes.

6.4. El proyecto de Reglamento contiene varias disposiciones que están en contradicción con otras del Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo sobre conferencias marítimas y con el Reglamento (CEE) nº 479/92. Dichas contradicciones deberían, en la medida de lo posible, eliminarse.

6.5. En aras de una mayor claridad y certidumbre jurídica, es necesario definir con más precisión algunos de los términos utilizados en el proyecto de Reglamento.

6.6. Habida cuenta de las anteriores observaciones, la Comisión debería volver a examinar el texto para dar respuesta a las cuestiones siguientes:

— ¿Deberían excluirse del ámbito de aplicación del Reglamento los acuerdos estrictamente técnicos, como en el caso del Reglamento (CEE) nº 4056/86 (artículo 3)?

— ¿Pueden las restricciones propuestas a la gestión de la capacidad [que estarían también en contradicción con el Reglamento (CEE) nº 4056/86] tener efectos inhibidores a la hora de ofrecer servicios con una buena relación coste/eficacia (artículo 3)?

— ¿Son correctos y de aplicación precisa los criterios propuestos para la definición de cuota de tráfico?, y, en este contexto, ¿es adecuada la adopción de límites porcentuales totalmente arbitrarios (artículos 6 y 7)?

— ¿Son adecuadas las limitaciones propuestas a la duración del período inicial de preaviso si se tiene en cuenta la necesidad de satisfacer los elevados niveles de inversión que pueden estar en juego (artículo 8)?

Hecho en Bruselas, el 27 de abril de 1994.

*El Presidente
del Comité Económico y Social*

Susanne TIEMANN