II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 31 luglio 1992

concernente aiuti della Repubblica federale di Germania relativi ad un ordinativo della società cinese d'armamento Cosco per la costruzione di quattro navi portacontenitori

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(92/569/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

vista la direttiva 90/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1990, concernente gli aiuti alla costruzione navale [1], in particolare l'articolo 4, paragrafo 7,

avendo intimato agli interessati, conformemente all'articolo 93, di presentare le loro osservazioni, e viste tali osservazioni,

considerando quanto segue :

I

A seguito di una lettera del 4 marzo 1991 inviatale da un cantiere comunitario, in cui si denunciava una situazione di distorsione della concorrenza che sarebbe stata indotta dal progetto di aiuti allo sviluppo da parte del governo tedesco per un ordinativo di una società cinese d'armamento per la costruzione di quattro portacontenitori, con lettera del 2 aprile la Commissione ha invitato le autorità tedesche a notificare il progetto a norma dell'articolo 4, paragrafo 7 e dell'articolo 11, paragrafo 2, lettera c) della direttiva 90/684/CEE (la « settima direttiva »). Con lettera del 22 aprile 1991 le autorità tedesche hanno dichiarato che era stata adottata una decisione negativa in merito alla richiesta, presentata da un consorzio di costruttori navali (Bremer Vulkan, HDW e cantieri dell'ex DDR), di contributo finanziario al contratto per la costruzione di navi della società d'armamento Cosco (China Ocean Shipping Company), a determinate condizioni applicabili agli aiuti allo sviluppo.

A seguito di ulteriore denunzia del medesimo cantiere comunitario, presentata il 12 agosto 1991, con lettera del 28 agosto 1991 la Commissione ha sollecitato nuovamente le autorità tedesche a notificare i piani di aiuto allo sviluppo in merito al contratto con Cosco. Con lettera del 19 settembre 1991 le autorità tedesche hanno affermato che la questione della concessione di un eventuale aiuto allo sviluppo in relazione al contratto con Cosco era sospesa in attesa di una valutazione da parte del « Kreditanstalt für Wiederaufbau ».

Ciò nonostante, il 20 settembre 1991 le autorità tedesche hanno notificato all'OCSE — secondo le disposizioni relative agli aiuti allo sviluppo dell'accordo OCSE sui crediti all'esportazione per la costruzione navale — i termini e le condizioni per un credito relativo ad un progetto di costruzione di tre navi portacontenitori da 3 765 TEU destinate a Cosco.

Con lettera del 2 ottobre 1991 il governo danese ha presentato denunzia alla Commissione contro il progetto d'aiuto Cosco.

Con lettera del 14 ottobre 1991 la Commissione ha fissato in via definitiva un termine di dieci giorni entro il quale le autorità tedesche dovevano notificare il progetto d'aiuto. La risposta tedesca è pervenuta in due lettere recanti rispettivamente le date del 31 ottobre 1991 e del 4 novembre 1991.

[1] GU n. L 380 del 31. 12. 1990, pag. 27.

II

In base alle informazioni disponibili, la società d'armamento Cosco ha trasmesso a cantieri tedeschi un ordinativo riguardante la costruzione di tre navi portacontenitori da 3 765 TEU e di una nave portacontenitori da 2 700 TEU.

Nella notifica le autorità tedesche hanno fornito le seguenti informazioni sui particolari del caso. Cosco di Pechino aveva ordinato tre navi portacontenitori da 3 765 TEU l'una, per un prezzo totale di 604,14 milioni di marchi tedeschi. I cantieri citati come costruttori delle navi erano i seguenti: Bremer Vulkan (Brema), HDW (Kiel), Mathias-Thesen-Werft (Wismar) e Warnow-Werft (Warnemünde).

Nella notifica è stato comunicato che il credito relativo coprirebbe il 90 % del valore contrattuale, per una durata di 11 anni al tasso d'interesse annuo del 3,5 %. Tali condizioni equivalgono ad una sovvenzione OCSE del 25,35 %. Alle domande della Commissione circa il prezzo delle navi, le autorità tedesche hanno replicato nella notifica che il prezzo (elevato) delle navi portacontenitori da 3 765 TEU era dovuto all'alta qualità e alle caratteristiche di velocità (24 nodi) di tali navi. Il prezzo delle navi fissato dai contratti sarebbe il normale prezzo di mercato, una volta dedotti gli aumenti di prezzo dovuti alle caratteristiche di velocità e di qualità (15 milioni di marchi tedeschi), i costi di prefinanziamento, l'assicurazione-credito, nonché il massimale ammesso di aiuti al funzionamento (13 % nel 1991). A loro parere, nella sua valutazione la Commissione avrebbe dovuto prendere in considerazione la procedura ormai consolidata e soddisfacente in materia di aiuti allo sviluppo. Le autorità tedesche hanno dichiarato infine che l'inclusione di considerazioni di prezzo nella valutazione della Commissione avrebbe creato incertezza nei contratti di costruzione navale.

Quanto alla considerazione della sovvenzione come aiuto allo sviluppo, le autorità tedesche hanno fatto valere che si tratterebbe di aiutare la Cina a sopperire al forte aumento del fabbisogno di trasporti e a risparmiare o a procurarsi valuta forte sulle esportazioni. Le navi portacontenitori favorirebbero lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato (trasporti « porta a porta »). Uno dei grandi obiettivi dell'ottavo piano quinquennale cinese (1991-1995) è mantenere la massima indipendenza dai paesi esteri per i trasporti oltremare, tenuto conto anche di un impatto positivo in termini di valuta estera. Il maggiore fabbisogno di trasporti va considerato nel quadro sia della crescita economica della Cina, sia del relativo sottosviluppo dei trasporti ferroviari e per vie navigabili.

III

Il credito accordato alla società Cosco deve essere valutato secondo le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 7 della settima direttiva. Tale articolo stabilisce che gli aiuti alla costruzione e alla trasformazione navale, accordati come aiuti allo sviluppo ad un paese in via di sviluppo, non sono soggetti al massimale comune di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

Con lettera del 3 gennaio 1989 la Commissione aveva comunicato agli Stati membri che tali aiuti erano soggetti a previa notifica individuale alla Commissione, la quale avrebbe verificato lo specifico carattere di sviluppo dell'aiuto proposto. La lettera indicava poi vari criteri da osservare per provare alla Commissione che l'aiuto proposto rientrava nell'ambito di applicazione dell'accordo OCSE sui crediti all'esportazioni di navi. Fra questi è la condizione che l'elemento di sovvenzione sia pari almeno al 25 % del valore contrattuale e che il paese beneficiario figuri nell'elenco dei paesi « ammissibili ».

La Cina figura in tale elenco e le condizioni di credito per il contratto Cosco notificato a norma dell'accordo OCSE sui crediti all'esportazione risultano situarsi ad un livello lievemente superiore al minimo richiesto, ossia al 25 % di equivalente sovvenzione.

Malgrado le spiegazioni fornite dalle autorità tedesche nelle lettere del 31 ottobre 1991 e del 4 novembre 1991, in cui si illustravano le considerazioni in ordine allo sviluppo e la prassi precedentemente seguita nelle relazioni con la Cina in materia di aiuti allo sviluppo, la Commissione nutriva ancora seri dubbi circa il carattere effettivo di aiuto allo sviluppo del progetto in esame, a causa fra l'altro della mancanza di trasparenza dell'elemento prezzi.

Avendo ricevuto informazioni secondo le quali i prezzi di mercato in vigore per le navi portacontenitori in questione erano inferiori del 20 %-30 % al prezzo contrattuale di 600 milioni di marchi tedeschi indicato per le tre navi portacontenitori da 3 765 TEU, la Commissione si chiedeva se l'aiuto proposto andasse considerato come un aiuto allo sviluppo per la Cina o un aiuto al funzionamento per i cantieri tedeschi interessati. Le risposte delle autorità tedesche del 31 ottobre 1991 e 4 novembre 1991 non contenevano elementi tali da dissipare il dubbio riguardo a tale differenza di prezzo.

Le forti reazioni manifestatesi sul mercato delle costruzioni navali rafforzavano l'impressione di prezzi favorevoli ai cantieri tedeschi. In tale contesto il sostegno finanziario a titolo di aiuto allo sviluppo veniva considerato più un aiuto al funzionamento a favore dell'industria cantieristica tedesca, destinato a consentire il superamento del normale massimale di aiuti, che come un effettivo aiuto allo sviluppo della Cina.

La Commissione ha tenuto inoltre conto del fatto che le navi in questione sarebbero destinate ai servizi mondiali di Cosco, probabilmente a quelli tra l'Europa e l'Estremo Oriente.

La Commissione continuava pertanto a nutrire seri dubbi quanto all'effettivo carattere di sviluppo del progetto di aiuto in questione. A complicare ulteriormente il problema vi era poi la partecipazione di un cantiere o di cantieri situati nell'ex RDT, dato che all'epoca la Commissione non aveva ancora ricevuto alcuna notifica formale di regimi di aiuti al funzionamento per i cantieri del Meclemburgo/Pomerania occidentale e non aveva pertanto autorizzato l'erogazione di alcun aiuto a tali cantieri.

Infine, alla Commissione non era chiaro come la nave portacontenitori da 2 700 TEU rientrasse nel progetto Cosco nel suo insieme, né in quale cantiere sarebbe stata costruita, né era stato precisato il livello di sostegno finanziario e le disposizioni da applicare a questa parte del contratto.

Sulla base di queste considerazioni la Commissione decideva di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, per esaminare l'effettivo carattere di aiuto allo sviluppo del progetto di aiuto alla costruzione di tre navi portacontenitori da 3 765 TEU per Cosco e di una nave portacontenitori di 2 700 TEU, che poteva rientrare nello stesso progetto di aiuto, e per valutare la compatibilità globale di tale progetto con il mercato comune.

IV

Dopo la pubblicazione della comunicazione che annunciava l'avvio del procedimento (1), i seguenti Stati membri e altri interessati hanno fatto pervenire le loro osservazioni :

— il Regno Unito ;

— la Danimarca ;

— associazioni degli armatori della Comunità europea ;

— associazione dei costruttori di navi danesi ;

— associazione degli armatori danesi.

Le osservazioni pervenute si riferivano, in sintesi, soprattutto ai due aspetti seguenti :

1) I prezzi richiesti da Bremer Vulkan per le tre navi portacontenitori erano superiori al prezzo di mercato in una normale situazione di concorrenza. Sono stati pertanto espressi seri dubbi circa l'effettivo carattere di aiuto allo sviluppo del progetto e l'aiuto proposto è stato considerato piuttosto come una sovvenzione ai costruttori di navi.

2) L'erogazione dell'aiuto avrebbe falsato la concorrenza sul mercato dei trasporti marittimi. Quest'asserzione si basava sul fatto che Cosco, la quinta impresa mondiale di trasporto su navi portacontenitori, che rappresenta un temibile concorrente per gli armatori comunitari in quanto pratica un'aggressiva politica dei noli, sarebbe stata in grado, grazie alla sovvenzione, di potenziare la qualità della propria flotta, aumentare la propria capacità di carico e mantenere immutata la sua politica di noli bassi a scapito degli armatori comunitari.

Le osservazioni ricevute dagli altri Stati membri e dagli altri interessati sono state trasmesse al governo tedesco, con lettera del 18 marzo 1992, per dare a quest'ultimo l'opportunità di rispondere.

V

Il governo tedesco ha reagito all'avvio del procedimento con lettere del 4 marzo 1992 e del 1° luglio 1992 e fax del 10 luglio 1992 e del 13 luglio 1992. Con lettera del 13 aprile 1992 esso ha risposto alle osservazioni presentate da altri Stati membri e da altri interessati. I suoi argomenti possono essere riassunti come segue :

1) Il calcolo del prezzo si fonda su un prezzo di mercato valutato a 69 milioni di ecu (142 milioni di marchi tedeschi) per una nave portacontenitori di 3 765 TEU. Tale prezzo è tratto dallo « Studio del mercato delle costruzioni navali 1991 » (novembre 1991), eseguito da un consulente indipendente per conto della Commissione.

   Il prezzo effettivo delle navi Cosco è più elevato (201,4 milioni di marchi tedeschi per nave), poiché alcune specifiche differiscono sotto gli aspetti seguenti :

   — la velocità più elevata (25 anziché 21 nodi) richiede un motore più potente e una maggiore lunghezza della nave. Le navi saranno in grado di trasportare un numero maggiore di contenitori (4 070 TEU) ; fra questi è incluso un numero più elevato del normale di contenitori refrigerati. Quest'ultima caratteristica rende necessario un più abbondante approvvigionamento energetico e l'uso di un nuovo tipo di sistema di controllo, con costi supplementari pari a : 25 milioni di marchi tedeschi

   — a differenza di quanto previsto dallo studio del consulente (pagamento in contanti — 5 × 20 % durante il periodo di costruzione), si è convenuto che il 10 % sia pagato alla firma del contratto e il restante 90 % alla consegna. I costi di prefinanziamento supplementari ammontano a : 7 milioni di marchi tedeschi

(1) GU n. C 22 del 29. 1. 1992, pag. 4.

— inoltre il cantiere dovrà pagare un premio di assicurazione credito (a differenza del pagamento in contanti previsto dallo studio del consulente) pari a : 12 milioni di marchi tedeschi

— il prezzo della nave portacontenitori indicato nello studio del consulente non comprende il costo dei contenitori stessi ; al prezzo di base da questi indicato occorre pertanto aggiungere per i contenitori e le attrezzature supplementari : 15 milioni di marchi tedeschi

59 milioni di marchi tedeschi

I costi supplementari di 59 milioni di marchi tedeschi portano ad un prezzo finale di 201 milioni di marchi tedeschi, a fronte di un prezzo di base indicato dal consulente pari a 142 milioni di marchi tedeschi.

2) Il carattere di aiuto allo sviluppo del progetto sarebbe comprovato dal fatto che sono soddisfatti tutti i criteri per gli aiuti allo sviluppo stabiliti dalla Commissione (vedi articolo 4, paragrafo 7 della settima direttiva e la lettera della Commissione del 3 gennaio 1989), ossia :

— equivalente sovvenzione del 25,35 % ;

— aiuto destinato a favorire l'apertura della Cina al commercio esterno nonché a dare impulso allo sviluppo economico e sociale ;

— presenza della Cina nell'elenco dei paesi « ammissibili ».

3) Per quanto riguarda la temuta distorsione di concorrenza sul mercato dei trasporti marittimi, si fa notare che la settima direttiva non vieta il collegamento fra aiuti allo sviluppo e costruzione di navi mercantili.

4) La costruzione della nave portacontenitori più piccola (2 700 TEU), da consegnare a Rubymonte Maritime Inc., società affiliata di Cosco, non godrebbe di alcun aiuto allo sviluppo, ma sarebbe finanziata secondo le normali condizioni OCSE.

5) Fra i cantieri della ex RDT, solo Mathias-Thesen-Werft (« MTW ») parteciperebbe alla costruzione di due delle tre navi da 3 765 TEU. Il 20 luglio 1992 il Consiglio ha adottato una modifica della settima direttiva che stabilisce una deroga per i cantieri navali della ex RDT. MTW non ridurrebbe la propria capacità ad un livello inferiore alle 87 275 TSLC del 1° luglio 1990. Il governo tedesco conclude pertanto che per decidere in merito al caso Cosco non è necessario attendere che venga concordato il calendario di riduzione del 40 % della capacità di costruzione navale nell'ex RDT, richiesta dalla deroga.

VI

Secondo l'articolo 4, paragrafo 7 della settima direttiva, gli aiuti connessi alla costruzione navale, accordati come aiuti allo sviluppo ad un paese in via di sviluppo, non sono soggetti al normale massimale fissato per gli aiuti al funzionamento e possono essere considerati compatibili con il mercato comune purché soddisfino le condizioni dell'accordo OCSE sui crediti all'esportazione di navi. Con lettera del 3 gennaio 1989, la Commissione ha informato gli Stati membri del modo in cui avrebbe interpretato l'articolo 4, paragrafo 7 della settima direttiva, ribadendo che qualsiasi proposta individuale di aiuto allo sviluppo sarebbe stata soggetta all'obbligo di notifica preliminare alla Commissione e dichiarando che, sulla base di tale notifica, avrebbe « verificato il particolare contenuto in termini di sviluppo dell'aiuto proposto e accertato che rientri nel campo di applicazione dell'accordo. Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto la Commissione si assicura che l'aiuto proposto sia conforme ai criteri fissati dal documento OCSE C/WP6(84)3 del 18 gennaio 1984 concernente l'interpretazione dell'articolo 6 dell'accordo sui crediti all'esportazione di navi ». Di conseguenza gli Stati membri che concedono aiuti allo sviluppo devono conformarsi ai seguenti criteri fondamentali :

1) non sono ammessi aiuti alla costruzione di navi destinate a navigare sotto una bandiera di comodo ;

2) qualora gli aiuti non possano essere classificati come aiuti pubblici allo sviluppo nel quadro dell'OCSE il donante deve confermare che rientrano nel quadro di un accordo intergovernativo ;

3) il donante deve fornire le opportune garanzie del fatto che il vero proprietario è residente nel paese beneficiario e che l'impresa beneficiaria non è un'affiliata non operativa di un'impresa straniera ;

4) il beneficiario deve impegnarsi a non vendere la nave senza la previa approvazione del governo ;

5) gli aiuti concessi devono contenere un elemento d'aiuto pari ad almeno il 25 %, conformemente al metodo di calcolo OCSE [vedi documento o OCSE C/WP6(85)62 del 21 ottobre 1985] ;

6) il paese interessato deve figurare nell'elenco, predisposto dalla Commissione, dei paesi ammissibili per l'aiuto allo sviluppo a norma dell'articolo 4, paragrafo 7 della settima direttiva.

È chiaro dalle considerazioni sopra svolte che la Commissione, oltre a verificare la conformità agli altri criteri, è tenuta ad accertare l'effettivo carattere di aiuto allo sviluppo degli aiuti insiti nei singoli contratti, soggetti a notifica individuale a norma dell'articolo 11, paragrafo 2 della settima direttiva. Per quanto riguarda il contenuto in termini di aiuto allo sviluppo dei contratti Cosco, si possono formulare le seguenti osservazioni:

1) Per quanto riguarda le modalità di calcolo del prezzo indicato nel contratto, le autorità tedesche giustificano il più elevato livello di prezzo delle tre navi con le diverse caratteristiche (maggiore velocità, ecc.) e con i costi finanziari supplementari dovuti alle condizioni di prestito agevolato. Resta comunque il fatto che le cifre in questione si situano nella fascia superiore dei prezzi di mercato in vigore per questo tipo di navi. Tuttavia, sulla base delle informazioni di cui dispone, la Commissione non è in grado di dimostrare che il prezzo globale indicato comporti un elemento di aiuto ai cantieri costruttori delle navi.

2) Il governo tedesco ha fatto presente l'aumentato fabbisogno di trasporti della Cina e le maggiori possibilità che si offrano al paese di guadagnare valuta forte tramite le attività di importazione ed esportazione; esso ha ricordato altresì l'obiettivo della Cina di mantenere la massima indipendenza dai paesi esteri per i trasporti oltremare e lo stato di relativo sottosviluppo dei trasporti ferroviari e per vie navigabili. Tuttavia, nel valutare l'aiuto in questione, la Commissione deve accertare che esso sia necessario e rappresenti un effettivo aiuto allo sviluppo anziché un aiuto al funzionamento dei cantieri tedeschi. Il criterio della necessità rappresenta una condizione essenziale per la valutazione della compatibilità degli aiuti, come dichiarato dalla Corte di giustizia nella sentenza del 17 settembre 1980, causa 730/79, Philip Morris/Commissione (1). Ufficialmente Cosco dispone attualmente di una flotta di 630 navi, o di sua proprietà o noleggiate per lunghi periodi. A giudizio degli esperti, tramite le sue affiliate e altre partecipazioni, Cosco controlla un numero ancor più cospicuo di navi, utilizzate prevalentemente sui mercati del noleggio a tempo e « spot » in tutto il mondo. Un'ottantina di tali navi sono portacontenitori, ed è questa la parte della flotta di Cosco ad avere registrato la crescita più rapida negli ultimi anni, tanto da fare della società la quinta impresa di trasporti con contenitori del mondo.

(1) Raccolta 1980, pag. 2671.

L'età media della flotta Cosco è ora di 14 anni; si spiega così il fatto che la società intenda impegnarsi in programmi di rinnovamento a lungo termine. Secondo le informazioni disponibili alla Commissione il tonnellaggio acquisito con i nuovi contenitori sarà utilizzato sulle rotte transpacifiche e per i due diversi servizi europei della società, a destinazione rispettivamente del Mediterraneo e dell'Europa nordoccidentale Attualmente Cosco ha in esercizio sei navi da 1 100/1 300 TEU sui servizi mediterranei e un numero analogo su quelli dell'Europa nordoccidentale. Uno degli obiettivi di fondo della società sembra essere l'istituzione di una rete integrata in Europa. Secondo le informazioni disponibili alla Commissione, negli ultimi due-tre anni Cosco si è autofinanziata ed eventuali programmi di rinnovamento della flotta dovranno essere finanziati tramite risorse interne.

Tutte queste considerazioni portano a concludere che Cosco non è una società bisognosa di aiuti allo sviluppo per contribuire allo sviluppo della Cina. La società è finanziariamente in grado di acquistare nuove navi sul mercato normale e, giacché svolge le sue attività su rotte marittime internazionali mediante contratti di noleggio a tempo e « spot », le sue operazioni non sono direttamente connesse alle attività di import/export della Cina. Data questa situazione, l'erogazione di aiuti non necessari comporta il rischio di creare una grave distorsione di concorrenza in misura contraria al comune interesse. Per le sue dimensioni e la sua ostinata indipendenza dalle conferenze sui noli, Cosco è un soggetto importante sul mercato mondiale dei trasporti marittimi ed è considerata dai concorrenti come una forza dotata di un potenziale di destabilizzazione enorme negli scambi commerciali transpacifici e tra l'Estremo Oriente e l'Europa.

3) Questa conclusione è confermata dall'intenzione e dalla capacità dimostrate da Cosco di acquistare la nave portacontenitori di minori dimensioni (2 700 TEU) senza aiuti allo sviluppo, ai normali prezzi di mercato. Dalle informazioni inviate dal governo tedesco risulta che quest'ultima nave, di cui è prevista la consegna ad un'affiliata straniera di Cosco, Rubymonte Maritime Inc. (Panama), e che verrà costruita da HDW, non sarà finanziata da aiuti allo sviluppo. Ciò consente alla Commissione di approvare il contratto per questa nave e chiudere la relativa procedura.

Per i motivi sopra delineati la Commissione ritiene che gli aiuti proposti per le tre navi portacontenitori destinate a Cosco non possano essere considerati effettivi aiuti allo sviluppo ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7 della settima direttiva e che falsino o minaccino di falsare la concorrenza sul mercato comune e alterino le condizioni degli scambi fra Stati membri nel settore della cantieristica navale e dei trasporti marittimi in misura contraria al comune interesse ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il contratto con la società di armamento Cosco per la costruzione di una nave portacontenitori da 2 700 TEU nel cantiere tedesco Howaldtswerke-Deutsche Werft AG di Kiel non comporta aiuti allo sviluppo e le condizioni di credito all'esportazione ad esso applicate sono compatibili con il mercato comune.

Articolo 2

Gli aiuti previsti per i contratti di costruzione di altre tre navi portacontenitori per la società statale cinese di armamenti Cosco, rispettivamente presso il cantiere Bremer Vulkan di Brema e il cantiere Matthias Thesen di Wismar, non possono essere considerati come effettivi aiuti allo sviluppo a norma dell'articolo 4, paragrafo 7 della direttiva 90/684/CEE e sono pertanto incompatibili con il mercato comune.

Articolo 3

La Germania informa la Commissione, entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, in merito alle misure adottate per conformarvisi.

Articolo 4

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 31 luglio 1992.

Per la Commissione

Leon BRITTAN

Vicepresidente