

Aspectos jurídicos del enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar

Por LORENZO GONZALEZ ALONSO

El establecimiento de un enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar plantea una serie de problemas jurídicos de singular importancia, a cuyo estudio se dedica este artículo, en relación a una triple perspectiva: del orden jurídico interno, del Derecho Internacional y de los aspectos concretos de construcción y explotación de la obra.

La posible construcción de un enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar plantea muchos problemas e interrogantes en varios órdenes. Una vez establecida la condición fundamental para la puesta en marcha de todo el proceso, el acuerdo de los estados ribereños, manifestado en la declaración de los soberanos en Fez, en junio de 1979, y refrendado por el acuerdo complementario de 14 de octubre de 1980 (complementario al acuerdo marco científico y técnico de 8 de noviembre de 1979), se plantean una serie de interrogantes que hay que dilucidar antes de tomar una decisión definitiva en relación con el proyecto.

En primer término, hay que discernir cuáles son los estudios a realizar para despejar el círculo de incógnitas que determinará la factibilidad del proyecto.

El criterio básico para determinar estos estudios preliminares se puede centrar en cuatro campos bien delimitados. En primer término, los estudios físicos que permitan un conocimiento profundo del entorno en que se va a realizar la obra, aspectos geológicos, sísmicos, batimétricos, etc. En segundo lugar, los estudios económicos de rentabilidad, financiación, intercambios comerciales y reestructuración de las redes de transporte. En tercer lugar, los estudios técnicos de ingeniería, viabilidad de diversas soluciones, análisis de materiales, fundamentación de pilas, problemas de aireación, etc. Los trabajos se llevan a cabo con una cierta simultaneidad y el orden establecido no supone sino el cronológico de los elementos que hay que descifrar para llegar a unas conclusiones perfiladas. Como apéndice, englobando todas estas

cuestiones se precisan unos estudios jurídicos que deben matizar y enmarcar los diversos aspectos técnicos.

El marco institucional en que, en virtud del acuerdo complementario, se articulan los estudios de factibilidad, son el Comité Mixto Hispano-Marroquí, órgano político de decisión, y las dos sociedades nacionales de estudios, SECEG y SNED, órganos ejecutivos encargados de la dirección y orientación de los estudios.

Al objeto de llevar a cabo los estudios jurídicos, se han constituido dos grupos de internacionalistas por ambas partes, que han elaborado unos informes preliminares. Por parte española, un primer informe ha sido redactado por el equipo presidido por el profesor Julio González Campos, y por parte marroquí por el profesor Ahmady de la Facultad de Derecho de Casablanca. Los dos estudios, singularmente coincidentes, han venido a delimitar los problemas potenciales de la existencia de un enlace fijo desde la perspectiva del Derecho internacional. Está prevista la continuación del análisis jurídico y, próximamente, se celebrará en Tánger un seminario internacional que servirá para contrastar los diferentes puntos de vista, sumando la aportación de cualificados juristas de otros países.

La importancia del componente jurídico ya quedó subrayada en el momento de confeccionar el primer informe global sobre la viabilidad del enlace fijo que se llevó a cabo unilateralmente por el Ministerio de Obras Públicas español en 1972. Uno de los capítulos analizados entonces fue precisamente el relativo a los aspectos jurídicos.

Este estudio clasifica los principales problemas jurídicos en tres apartados, en el orden jurídico interno, en el marco de Derecho Internacional y en el orden de construcción y gestión. Es evidente que dicho estudio se realizó con cierta premura y su único propósito fue el de establecer el principio del condicionante jurídico. Por otra parte, no hay que olvidar que el conjunto de los estudios de 1972 se realizó exclusivamente desde la perspectiva española, pues los resultados no se comunicaron a Marruecos hasta algunos años después, por razones políticas contingentes a la época en que se terminó el estudio.

En la práctica, el tema de las competencias internas no se ha planteado, por lo menos a nivel de la fase de estudios. La gestión ha correspondido en España, hasta la fecha, al Ministerio de Transportes, con importante participación del Ministerio de Obras Públicas y del Ministerio de Hacienda, en cuanto al funcionamiento de la Sociedad de Estudios, propiedad del Patrimonio del Estado. En Marruecos ha sido el Ministerio de Equipamiento, con participación del Ministerio de Transportes e igualmente del Ministerio de Finanzas, en la parte patrimonial de la Sociedad del Estrecho. Pero entendemos que, hoy por hoy, esta cuestión no pasa de ser un ejercicio académico, pues es obvio que estamos ante un asunto de Gobierno cuyas decisiones fundamentales incumben a ambos Consejos de Ministros. En las fases posteriores de proyecto y construcción se requerirá la participación de otros organismos y departamentos, pero en todo caso bajo el concepto de acción global de Gobierno.

Desde la perspectiva del Derecho Internacional, el informe de 1972 articula su argumentación sobre Convención de Ginebra de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua, a la que España se adhirió el 25 de febrero de 1971. El precepto esencial recogido en este instrumento es que la soberanía del Estado, ejercida sobre su mar territorial, es de igual entidad y características conceptuales que el «imperium» detentado sobre el territorio, con la salvedad del derecho de paso inocente. Se entiende por paso «el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas, ya sea para dirigirse hacia alta mar usan-

do de ellas». Al paso inocente tienen derecho los buques de cualquier estado, derecho que conlleva los de detenerse y fondear en la medida en que no constituyen más que incidentes normales de la navegación, o le sean impuestos al buque por una arribada forzosa o por un peligro extremo.

Las obligaciones del Estado ribereño se centran en no poner dificultades al paso inocente por el mar territorial, a dar a conocer, de forma apropiada, todos los peligros que amenacen a la navegación en su mar territorial y en no suspender el paso inocente de buques extranjeros. En reciprocidad, los barcos extranjeros que utilizan el derecho de paso inocente deben someterse a las leyes y reglamentos promulgados por el Estado ribereño, y especialmente a las leyes y a los reglamentos internacionales relativos a los transportes y a la navegación.

Nos parecen menos interesantes las disquisiciones sobre la zona contigua, ya que en todo caso la obra del enlace fijo se llevará a cabo en zona del mar territorial de ambos países.

Parece, por otra parte, evidente que cualquier construcción en el mar, en la medida en que pueda menoscabar la libertad de los mares, sólo podrá ser realizada cuando se cuente con el consentimiento expreso o tácito de los demás Estados. Quizá a título de precedente sea conveniente recoger aquí los estudios para la construcción de un túnel bajo el Canal de la Mancha. El «rapport» de la Comisión británica, encargada de examinar los aspectos de los proyectos presentados para su construcción, estima que «el proyecto de un puente levantado sobre el agua plantea objeciones por las molestias que produciría en la navegación y la dificultad, equivalente o imposibilidad de obtener los consentimientos necesarios». Las dificultades a la navegación surgen tanto de la construcción misma, por el peligro que representan los pilares en que habría de sustentarse el puente, como por los condicionantes atmosféricos. Las mismas objeciones se plantearían frente al proyecto de túnel sumergido, que también supondría obstáculos a la navegación, sobre todo en la fase de construcción.

Tampoco parece relevante la referencia a la situación jurídica del Peñón de Gibraltar, que en

ningún caso quedaría afectada por la construcción del enlace fijo.

La tercera parte del estudio se refiere a los aspectos relativos a la construcción, gestión y explotación del paso permanente, es decir, los que podríamos llamar aspectos generales. Se trataría de analizar los posibles modelos y las fórmulas de cooperación internacional para las etapas de construcción y la posterior de gestión y explotación.

Dentro del proyecto de la Mancha tiene indiscutible interés mencionar que, según los acuerdos de marzo de 1971 entre los ministerios de transportes de Francia y del Reino Unido, la continuación de los estudios preliminares, iniciados con anterioridad, se llevará a cabo por un grupo financiero privado franco-británico en el que se integran, aparte de las compañías del Canal, las dos compañías ferroviarias British Railways y SNCE, y los grandes consorcios bancarios de ambos países, quedando encargado de los estudios puramente técnicos la «Río Tinto Zinc Corporation», firma especializada en grandes proyectos internacionales de ingeniería. Una vez decidida la construcción del túnel se procederá a elaborar sendos proyectos de Ley para ser sometidos a ambos parlamentos y se procedería a la firma del correspondiente tratado anglo-francés. La financiación de la construcción correrá a cargo del grupo privado internacional, con una previsión de hasta un 30 % de capital privado y el resto mediante créditos garantizados por los Gobiernos. El grupo financiero acometería la construcción y entregaría el túnel terminado a un organismo encargado de la explotación. La dirección de la explotación se encomienda, según dicho acuerdo, a un organismo público franco-británico. En síntesis, la construcción se lleva a cabo por una sociedad privada, titular de un contrato de obra pública, bajo control político de los dos gobiernos. La gestión se entrega a un organismo público mixto, titular de una concesión de servicio público.

El valor esencial del estudio de 1972 estriba en su carácter de primer enfoque de los problemas jurídicos eventuales en el ámbito internacional y el de compilar los principios entonces vigentes. La realidad de los hechos acaecidos hasta la fecha, y el nuevo derecho del mar

hacen necesaria una valoración más perfilada, teniendo en cuenta las circunstancias y las perspectivas desde una década posterior y de un proceso ya iniciado como es la fase de estudios que se lleva a cabo en Gibraltar.

Los análisis llevados a cabo por los grupos jurídicos marroquí y español desde 1981 hasta la fecha suponen, sin duda, una mayor profundización en la temática, e incorporan ya los elementos desprendidos del Derecho Internacional emergente, consagrado en la Convención del Derecho del Mar de 19 de diciembre de 1982, que ha sido firmada por Marruecos y que todavía no lo ha sido por España.

Se trata de, una vez establecido el inventario de los elementos jurídicos inherentes a una obra de este tipo, irlo descomponiendo para llegar a los puntos esenciales que, en virtud de la solución técnica elegida, han de solventarse antes de acometer la realización.

Como indicábamos, la zona del Estrecho prevista para la construcción de la comunicación fija, se encuentra dentro del mar territorial de ambos países, España y Marruecos, sin que exista entre ellos zona de altamar. Este es un aspecto importante para determinar en que consiste su régimen jurídico, y las facultades de los estados ribereños y de los usuarios de un estrecho utilizado para la navegación internacional. Hay pues unos derechos de soberanía sobre las aguas del Estrecho a favor de los ribereños, y unas posibles limitaciones derivadas del derecho de terceros estados a practicar la navegación en sus aguas.

Hasta la firma de la Convención sobre el Derecho del Mar en 1982, la normativa internacional aplicable era el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua. El hecho de que España no haya firmado todavía el primero no altera la situación, ya que cabe esperar que lo haga antes del inicio de los trabajos y que, en todo caso, sus preceptos constituyan, de hecho, las normas mínimas que habrán de valorarse a la hora de obtener el consentimiento, expreso o tácito, de la comunidad internacional. La diferencia entre uno y otro convenio sobre el derecho de navegación de los buques extranjeros por los estrechos, estriba en que el artículo 16.4.º del Convenio de de Gine-

bra reconoce el derecho de «paso inocente», mientras el artículo 37 del Convenio de Nueva York reconoce el «derecho de paso en tránsito aplicable a los derechos principales». Este se define en el articulado como «ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines de tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho, ya se trate de un tránsito lateral o vertical».

Hay que resaltar que el nuevo convenio incluye el sobrevuelo y posibilita el tránsito en inmersión, que estaban excluidos en el Convenio de Ginebra.

Cualquier obra que se construya a través del Estrecho de Gibraltar se beneficia pues de la territorialidad de las aguas, de la soberanía de los estados ribereños, pero la potestad de los ribereños no es ilimitada, se debe garantizar el «paso inocente» o el «paso en tránsito» de la navegación de terceros países. La soberanía de los ribereños se extiende al subsuelo, al fondo del mar, a la columna de agua y al espacio aéreo superior.

Los países terceros usuarios del Estrecho poseen la facultad de navegar sin obstáculos. Este derecho no es a su vez ilimitado, sino que la navegación puede estar sometida a las leyes y reglamentos que garanticen la seguridad y protejan las aguas de la polución.

Ahora bien, la construcción de una obra fija puede, en efecto, constituir un obstáculo a la navegación, o en todo caso, aumentar los riesgos de la misma, sobre todo en condiciones climáticas desfavorables. El índice de riesgo estará en función de las características del enlace fijo. Es obvio que la construcción de un dique de escollera, con canales laterales de navegación, iría en contra de la normativa internacional y alteraría el carácter de paso en tránsito. También la construcción de un túnel flotante, en la parte más estrecha, a unos treinta metros de la superficie altera las posibilidades de la navegación libre.

Sin embargo, la construcción de un túnel perforado no afecta para nada a la navegación y no plantearía problemas específicos de Derecho internacional. Lo mismo ocurriría en el caso de un túnel apoyado en el fondo del mar o en parte

excavado, en la medida en que no interfiera a la navegación, sea en superficie o en inmersión.

Si se trata de la construcción de un puente colgante, apoyado en el fondo o flotante con apoyos en el fondo del mar, nos encontramos ante una situación en que el derecho de paso en tránsito puede verse modificado y el principio de territorialidad pudiera entrar en conflicto con el derecho de «paso inocente» o «en tránsito».

La comisión franco-británica para el estudio del túnel a través del Canal de la Mancha en un informe de 1963, estima que si ciertas instalaciones o construcciones fueran necesarias por encima del fondo del mar deberían ser edificadas sin perjuicio de los estados terceros y de forma que no perjudiquen las rutas marítimas reconocidas ni la seguridad de la navegación.

En definitiva, en el caso de ser una estructura fija la solución elegida, habrá de buscarse una acomodación de los intereses contrapuestos, y esto quizá exigiera, por lo menos en caso extremos, recurrir a la vía convencional en el marco multilateral.

En el supuesto mínimo, supondría adaptar las estructuras sobre la vía de agua de tal manera que perturbasen lo menos posible la navegación pacífica y en todo caso las alteraciones fueran transitorias y proporcionadas con el carácter de paso natural del Estrecho.

En cualquier caso, la construcción de una obra no debe incrementar sustancialmente el riesgo para la navegación marítima. Esto nos parece un punto de importancia considerable, porque es el punto de flexión en que podría articularse la oposición de terceros estados a quines afecte cualquier alteración de la situación actual del Estrecho.

Es habitual que en los estrechos utilizados para la navegación internacional la IMO (Organización Marítima Internacional) establezca un esquema o dispositivo de separación de tráfico. Esto no elimina la posibilidad de que los propios ribereños establezcan a su vez unos canales de circulación, en consulta o de acuerdo con el organismo internacional. Lo que ocurre normalmente es que, en los estrechos cuyas aguas no pertenecen a un solo país y que son utilizadas por la navegación internacional, es el órgano in-

ternacional encargado de la seguridad el que lo establece, mediante un sistema de consulta con los estados ribereños.

Sucede muchas veces que estos esquemas de separación de tráfico no se cumplen, como es el caso en numerosas ocasiones en el propio estrecho de Gibraltar, dado que el sistema de responsabilidad de la Ley del Pabellón de Convenios de la IMO no garantiza el cumplimiento de las normas. Pero, en definitiva, lo que si es relevante es que desde 1973 existe un sistema de separación de circulaciones que ordena el tráfico en aras de la seguridad. Existe en este sistema una zona central neutra de separación de media milla de anchura. Una vía al Norte de salida del Atlántico de dos millas de anchura, y otra al Sur de entrada al Mediterráneo de dos a tres millas según zonas, y finalmente las dos zonas de navegación costera, a uno y otro lado de las vías de circulación.

Parece lógico que en el caso de que la obra no permita respetar el actual dispositivo de tráfico se pueda llegar a su modificación, mediante acuerdo con la Organización Marítima Internacional.

Esto supondría el adoptar además una serie de medidas complementarias para mejorar la seguridad a cargo de los países ribereños. Aquí se plantean una serie de cuestiones de trascendencia, como el tema de la responsabilidad que no desarrollamos por mor de la brevedad.

Veamos ahora también sintéticamente, el punto de vista de las Naciones Unidas sobre los aspectos jurídicos del enlace fijo. Por la resolución 1982/57 del Consejo Económico y Social, confirmada por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas en 37 sesión, se encomendó a los secretarios ejecutivos de la Comisión Económica Europea y de la Comisión Económica para Africa que preparasen una síntesis y una evolución de los diversos informes y estudios disponibles, en relación con enlaces de este tipo y en particular con el enlace a través del Estrecho de Gibraltar. El informe, confeccionado por un grupo de expertos de Naciones Unidas, se presentó en junio de 1983 al Consejo Económico y Social en su reunión en Ginebra. El informe jurídico recoge la mayor par-

te de los aspectos y principios aquí expuestos, pero donde resulta relevante es en las conclusiones establecidas. El informe recoge los siguientes principios:

- Principio de territorialidad de las aguas del Estrecho.
- Principio del derecho de paso rápido y continuo para los usuarios. Este paso no debe sufrir ningún obstáculo por parte de los estados ribereños, que no pueden suspenderlo ni siquiera transitoriamente.
- Los usuarios están obligados a respetar las reglamentaciones de paso establecidas por los estados ribereños, reglamentaciones que deben estar establecidas y publicadas en consulta y cooperación con las organizaciones internacionales comtentes.
- Tanto en relación con los estados ribereños como a los usuarios, el examen de las cuestiones relativas a la seguridad está íntimamente ligado a los problemas de responsabilidad y reparaciones.

Señala el informe que el principio según el cual la Ley de los dos Estados ribereños se aplica en sus aguas territoriales, debe adaptarse al alcance internacional de la obra y a los riesgos excepcionales que puede engendrar. La amplitud y extensión de los daños eventuales pueden resultar desproporcionados a la capacidad nacional de indemnización. La cobertura de riesgos debiera ser objeto de una convención internacional de seguros.

Quizá sea útil el concluir el examen del informe de los expertos con la cita literal del último párrafo. «Se señala que la importancia de una tal obra y su impacto sobre las relaciones internacionales superan el marco bilateral de una cooperación técnica, económica, judicial, fiscal o aduanera. Igualmente, parece claro que los medios financieros necesarios para tal obra, sólo se pueden hallar en el plano internacional. El carácter internacional de este proyecto, cuya iniciativa pertenece a los Estados ribereños del estrecho, viene acentuada por la propia evolución del derecho del mar, por la proliferación de las convenciones internacionales que tienden a

otorgar a los organismos internacionales competentes un papel cada vez más importante en materia de reglamentación y de seguridad de la navegación marítima, lo que representa el derecho de la comunidad internacional a hacer respetar su derecho de paso por el Estrecho de Gibraltar, sin ninguna discriminación, y a garantizar, en la hipótesis de la construcción de un enlace fijo, que nada venga a limitar o a obstaculizar este derecho».

Otro capítulo en el inventario de las cuestiones jurídicas planteadas por la construcción de un enlace fijo lo constituyen las cuestiones generales, o lo que podríamos llamar aspectos patrimoniales, distintos de los problemas de derecho internacional público. Nos referimos a la cooperación jurídica entre los dos Estados en las distintas fases de estudio, construcción explotación. Para la fase de estudios actual, los dos países han suscrito el Acuerdo complementario de Cooperación del 24 de octubre de 1980, que cumple perfectamente su cometido.

En el momento de concluir la fase de estudio y mientras se sustancia el proyecto, habrán de establecerse los mecanismos que permitan articular las fases siguientes. Una de las cuestiones que entonces habrá de afrontarse es la delimitación del mar territorial, mediante la fijación de la línea media y su fijación en las cartas marinas. En caso de llevarse a cabo la construcción habría que determinar el derecho aplicable durante la misma, la responsabilidad financiera en caso de abandono de los trabajos, la participación financiera, el régimen fiscal, el sistema de arbitraje en caso de conflicto y la responsabilidad frente a terceros países.

Una vez finalizada la construcción hay que establecer las modalidades de gestión, conservación, aspectos aduaneros y, también, la responsabilidad frente a terceros.

El tratado franco-británico de 1973 para la construcción y operación de un túnel bajo el Canal de la Mancha, único antecedente disponible hasta la fecha, regula con precisión varios de estos aspectos. Se prevé para la construcción dos acuerdos entre los respectivos gobiernos y las dos compañías nacionales (British Channel Tunnel y Société Française de Tunnel sous la Mancha), que figuran como anejos al tra-

tado. Las facultades necesarias para la construcción y operación del túnel se otorgarán en el momento preciso, según la legislación de cada uno de los dos países.

Se establece que los mecanismos para el ejercicio de policía, emigración, aduanas y sanidad serán objeto de acuerdos especiales. Se prevé un estatuto especial para las personas involucradas en las distintas fases y actividades.

Quizás la institución más significativa sea la de la Autoridad del Túnel, consagrada en el artículo 8. Esta autoridad tiene la responsabilidad de gestionar el sistema como empresa comercial en libre competencia con otros modos de transporte, garantizar la seguridad y cumplir los pactos establecidos con las compañías. La Autoridad actúa a través de dos Consejos nacionales, constituidos cada uno por cinco personas designadas por sus respectivos gobiernos. Los dos Consejos conjuntamente integran la Autoridad. Se designa un presidente y un vicepresidente por dos años rotativamente entre los presidentes de los dos consejos nacionales. Las decisiones se toman por mayoría, teniendo voto de calidad el presidente y vicepresidente conjuntamente, y en otros caso se recurre a los gobiernos.

Los Consejos nacionales son corporaciones públicas constituidas de acuerdo a las respectivas legislaciones nacionales. Se instituye también un comité consultivo paritario designado por los gobiernos e integrado por los miembros que se estimen necesarios. Igualmente se ha previsto un Comité de Seguridad nombrado por partes iguales por ambos gobiernos.

Cada uno de los países aplicará sus leyes fiscales a la construcción, operación, mantenimiento y desarrollo de la parte del túnel situado en su territorio. La responsabilidad de los gobiernos es compartida, aunque ninguno de los gobiernos pueden presentar reclamaciones contra el otro. Cada gobierno, unilateralmente, resolverá con su compañía nacional las cuestiones que se planteen en caso de abandono del proyecto. Como es sabido, el Gobierno inglés adquirió la British Channel Tunnel, incorporándola al Ministerio de Transportes.

En caso de guerra o emergencia pública cada

gobierno, en consulta con el otro, tomará las medidas oportunas. Se ha previsto un sistema de arbitraje para zanjar las controversias, con un árbitro designado por cada parte quienes, a su vez, designan un tercero. En septiembre de 1981, el primer ministro británico y el presidente de Francia se ponían de acuerdo para constituir un grupo de estudio conjunto que considerase la viabilidad del proyecto, en función de los datos existentes. Dicho estudio se hizo público en 16 de junio de 1982. En estos momentos se procede a un estudio de viabilidad financiera por parte de un grupo de bancos franceses e ingleses.

En el caso del Estrecho de Gibraltar, y una vez definida la solución técnica idónea y tomada la decisión política de la construcción, se plantean una serie de cuestiones que habrá que ir precisando desde ahora. Se trataría de delimitar, por un lado, la legislación nacional e internacional aplicable, tanto al contrato de construcción como al de explotación, incluida la cuestión de si será necesario establecer una legislación *ad-hoc*. Por otro lado, parece precisa la constitución de una autoridad común o empresa pública para la ordenación y supervisión de los trabajos.

Es evidente que la fórmula que se seleccione para ocuparse de la explotación, que puede o no

coincidir con la construcción, estará en función de las modalidades adoptadas para la financiación y de la procedencia de ésta. Otro aspecto es el de la regulación de la responsabilidad, tanto durante la construcción como durante la explotación, aspecto que requerirá, sin duda, un profundo análisis y matización, y que con las cuestiones relacionadas con la seguridad puede ser decisivo en caso que se opte por una solución puente.

Lorenzo González Alonso

Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense y diplomático. Ha prestado servicio en la Dirección General de Cooperación Internacional (Ministerio de Asuntos Exteriores). Ha sido secretario de Embajada en Monrovia, cónsul en Mendoza, cónsul general en Hannover y consejero de Embajada. En 1977 fue nombrado subdirector general de Relaciones Pesqueras Internacionales, y en 1978 subdirector general de Cooperación Internacional del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Es responsable coordinador en el Ministerio de las negociaciones de adhesión de España a la CEE en el ámbito de los transportes y profesor ponente de la política común de transportes en los cursos sobre comunidades europeas, que regularmente se organizan en la Escuela Diplomática y en la Cámara de Comercio y de Industria de Barcelona.
