

Dictamen sobre la Comunicación de la Comisión «Nuevos desafíos a las industrias marítimas»

(92/C 223/13)

El 17 de diciembre de 1991, de conformidad con el apartado 3º del artículo 20 de su Reglamento Interno, el Comité Económico y Social decidió elaborar un Dictamen sobre la comunicación mencionada arriba.

La Sección de «Industria, Comercio, Artesanía y Servicios», encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su Dictamen el 6 de mayo de 1992 (Ponente: Sr. Arena).

En su 297º Pleno (sesión del 26 de mayo de 1992), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente Dictamen.

1. Introducción

El presente Dictamen debe ser considerado como complementario del ya emitido⁽¹⁾ sobre la Comunicación de la Comisión relativa a «La política industrial en un contexto abierto y competitivo».

1.1. En estos últimos años el Comité ya se ha ocupado en reiteradas ocasiones de los problemas marítimos⁽²⁾. La cooperación con la Comisión a este respecto ha sido constructiva y se ha saldado con buenos resultados. Sin embargo, es lamentable observar que la Comisión no ha considerado oportuno solicitar expresamente las sugerencias del Comité desde el inicio mismo de las deliberaciones en torno a una cuestión de contenido económico-social tan importante como la relativa a los «Nuevos desafíos a las industrias marítimas».

1.1.1. El presente Dictamen pretende constituir la contribución del Comité a los trabajos del Foro de las Industrias Marítimas promovido por la Comisión, que se prolongarán hasta el próximo mes de octubre.

2. Observaciones generales

2.1. El Comité acoge favorablemente la iniciativa de la Comisión, que, al resaltar la importancia de la «dimensión marítima» en el ámbito de la política industrial propuesta, tiende a perfilar una estrategia que ponga término al declive de las industrias marítimas comunitarias y que favorezca su desarrollo competitivo.

No menos apreciable es la institución de una tribuna de debate encargada de contribuir a la definición del tipo de medidas que habrá que adoptar y a la que las diversas partes interesadas puedan aportar sus experiencias y propuestas.

2.2. En cambio, no parece que en el documento sometido a examen se hayan subrayado debidamente los múltiples aspectos sociales que no dejarán de ponerse de manifiesto y este descuido se observa también en la estructura de los grupos de trabajo del Foro. Por otra parte, produce cierta perplejidad la elección de los factores clave destinados a aumentar la competitividad de los diversos sectores —especialmente de los expuestos a la competencia internacional— y de las correspondientes líneas de acción.

2.3. Es la primera vez que los diversos componentes de la economía marítima europea se consideran unitariamente y con vistas a su reactivación. Durante demasiado tiempo han predominado concepciones defensivas de un determinado sector, incapaces de influir de forma decisiva en su competitividad internacional, y mucho menos a nivel del sistema económico en su conjunto.

2.4. Conscientes de que no siempre coinciden los intereses, hay que hacer hincapié en las interdependencias y las posibles sinergias entre las industrias marítimas. Una flota europea consistente asegura por supuesto un mercado interior para los astilleros y reparadores, así como para los proveedores de componentes. Históricamente ningún país ha desarrollado estas industrias sin tener el armamento nacional como cliente principal, y lo mismo puede decirse de las actividades «off-shore». Los transportes marítimos también necesitan un amplio abanico de servicios financieros, jurídicos, de seguros y de corretaje altamente cualificados. Por último, la profesionalidad de los trabajadores del sector marítimo europeo constituye un patrimonio que debe protegerse atentamente porque, entre otras cosas, termina por beneficiar también a otras actividades ejercidas en tierra y en los puertos.

(1) DO nº C 40 de 17. 2. 1992.

(2) Progresos hacia una política común de los transportes — Transportes marítimos — DO nº C 207 de 18. 8. 1986. Condiciones mínimas exigidas a los buques que entren y salgan de los puertos marítimos de la Comunidad y transporten mercancías peligrosas contaminantes en paquetes — DO nº C 329 de 30. 12. 1989. Ayudas a la construcción naval — DO nº C 68 de 16. 3. 1987. Ayudas a la construcción naval — DO nº C 332 de 31. 12. 1990. Política Pesquera Común — DO nº C 339 de 31. 12. 1991. Medidas positivas para los transportes marítimos — DO nº C 56 de 7. 3. 1990. Aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo — DO nº C 69 de 18. 3. 1991.

2.5. Debido a la persistencia de la crisis mundial de la economía marítima y bajo la influencia de una política de competencia planteada casi exclusivamente en términos de mercado interior, las industrias marítimas en Europa se han replegado, por así decirlo, sobre sí mismas. Los rigurosos procesos de reestructuración seguidos en los Estados miembros han llevado evidentemente a una reducción de los costes unitarios de producción, pero se han traducido también en la pérdida de centenares de miles de puestos de trabajo.

2.6. Hoy se reconoce finalmente que el peso del conjunto de las industrias marítimas europeas ha disminuido sensiblemente, tanto en el contexto mundial, como respecto a las necesidades propias de la Comunidad, suscitando con ello preocupaciones de carácter no sólo estratégico sino también económico.

2.7. Las causas de esta pérdida progresiva de competitividad son múltiples y afectan ante todo a dos sectores —navegación y astilleros— que operan directamente en los mercados internacionales. No se trata tan sólo de la mejora tecnológica y cualitativa conseguida por algunos competidores; para las flotas de los Estados miembros —que ya deben soportar cargas fiscales, sociales y administrativas más elevadas— se trata también de hacer frente a las amplias medidas proteccionistas (por ejemplo, reservas de carga) y a las prácticas desleales de que se valen las flotas de no pocos terceros países. Los astilleros europeos se han visto afectados, además de por unos costes y condiciones del factor trabajo impensables en Europa, (como, por ejemplo, en Corea), por sistemas de ayuda más o menos encubiertos pero decididamente eficaces, como atestiguan las negociaciones que aún se están manteniendo en la Organización de Cooperación y de Desarrollo (OCDE) para eliminar los mecanismos que distorsionan el mercado de la construcción naval.

2.7.1. El Japón ha seguido una singular política marítima: una flota nacional moderna, construida íntegramente en los astilleros nacionales (completada por naves sometidas al control japonés, pero construidas en países aún más baratos y navegando bajo otros pabellones), al servicio de una economía fuertemente integrada y orientada a la exportación y en la que se explotan todas las sinergias. Por otra parte, hoy en día existe la convicción generalizada de que el «sistema japonés» ha minado la confianza en que se basa el libre comercio.

2.8. La flota comunitaria

2.8.1. Ante todo, la Comunidad Europea, como primera potencia comercial del mundo, no puede conti-

nuar asistiendo al declive de su propia flota que, como se ha dicho, constituye el principal catalizador de los múltiples intereses que gravitan en torno de la industria del transporte marítimo.

2.8.1.1. Esto es especialmente válido en la actualidad, en vísperas del mercado único —con sus infraestructuras físicas, normativas y de servicios— y de las nuevas perspectivas de intercambio con el Este europeo. Los procesos de internacionalización de los mercados (considérese especialmente la rápida ampliación y consolidación de las otras dos grandes áreas: la del Pacífico y la del Norte y Sur de América) ejercerá un considerable impacto sobre el sistema de los transportes, tanto en el plano organizativo como en el de la innovación tecnológica.

2.8.1.2. Por otra parte, la reducción de las inversiones en naves nuevas, registrada desde mediados de los años setenta y durante los años ochenta, está imponiendo y ha iniciado ya un amplio proceso de modernización de la flota mundial, en la que las flotas europeas presentan en conjunto una edad media más elevada.

2.8.2. Los armadores europeos, obligados a operar en un contexto internacional como el descrito, se ven gravados por cargas y se hallan sujetos a normativas que perjudican seriamente su posición competitiva, al no aplicarse universalmente, como debería ser el caso.

2.8.2.1. A ello se debe la drástica caída en el tonelaje de la flota comunitaria (y, por consiguiente, en el número de marinos comunitarios), así como el recurso a registros «secundarios» que distorsionan la competencia en el interior de la Comunidad.

2.8.3. Si se sigue un planteamiento pragmático, es necesario reducir los costes de gestión de los astilleros, pero sin incidir negativamente en las condiciones de trabajo, y mucho menos en la seguridad. A este respecto las sugerencias formuladas en su momento por el Comité⁽¹⁾, deberían constituir la base de esta nueva política comunitaria.

2.8.4. Las propuestas efectuadas hasta el momento por la Comisión no parecen suficientes. Las expectativas de los armadores siguen centrándose, en efecto, en la presentación y adopción de un completo paquete de medidas (fiscales, financieras, de ciudadanía de los miembros de la tripulación, de retribuciones y condiciones de trabajo, etc.) que haga realmente atractivo y, por consiguiente, competitivo, también el registro naval comunitario EUROS propuesto por la Comisión, a la que el Comité solicita que actúe en este sentido.

2.8.4.1. Asimismo, habría que poner a punto instrumentos eficaces para financiar, también con fondos

⁽¹⁾ Dictamen sobre las «Medidas positivas para los transportes marítimos» — DO nº C 56 de 7. 3. 1990.

comunitarios, la renovación de las naves y para desguzar las obsoletas.

2.9. *Las industrias de la construcción naval y de los equipos marinos*

2.9.1. La presencia de una fuerte marina comunitaria es también un requisito indispensable para el futuro de los astilleros comunitarios que operan también en el mercado internacional. En estos últimos quince años la industria de la construcción naval ha efectuado un gran esfuerzo para reducir y reorganizar su capacidad productiva. Pese a los aumentos de productividad conseguidos y la mayor incidencia de las construcciones navales de más elevado contenido tecnológico, los astilleros europeos, para continuar operando en el mercado, no pueden prescindir todavía de un adecuado apoyo público, mientras los mayores competidores (especialmente Japón y Corea) no hayan desmantelado sus sistemas de ayuda (a este respecto son significativas las ya mencionadas negociaciones mantenidas en la OCDE, a petición de los Estados Unidos) y no hayan comenzado a manifestarse los efectos del inevitable proceso de integración entre los diversos astilleros nacionales.

2.9.1.1. Por consiguiente, la Comunidad Europea no puede hoy día fiarlo todo a la política de competencia, sino que debe desarrollar una positiva política industrial para asistir a la industria de la construcción naval.

2.9.1.2. En el interior de la Comunidad, los principios de transparencia y degresión se aplican a las subvenciones para la construcción naval. La Comisión debería abogar por estos principios con igual vigor en el contexto mundial.

2.9.2. Evidentemente no puede acusarse a los astilleros comunitarios de haber contribuido al exceso de oferta de naves, ya que su capacidad en términos de instalaciones y, sobre todo, de mano de obra, se ha reducido aproximadamente en un 60 % desde 1975, hasta el punto de que actualmente sólo representa una quinta parte del total mundial. La propia Comunidad con sus directivas ha subordinado siempre la concesión de las ayudas al rígido control de las capacidades productivas. Por otro lado, esta política no parece haber condicionado las decisiones de los armadores comunitarios que han acudido a los astilleros de terceros países para satisfacer más de la mitad de sus necesidades.

2.9.3. Con la recuperación de la demanda mundial de naves preocupan en cambio los renovados objetivos expansionistas, sobre todo de los astilleros japoneses (actualmente ya en condiciones de satisfacer cerca del 50 % de la demanda mundial) y también de los coreanos (más del 15 %), con el consiguiente peligro —para los propios armadores europeos— de una monopolización de la oferta de naves.

2.9.4. Sin embargo, parece simplista e ilusorio, como se indica en el documento de la Comisión, basar los elementos de competitividad de esta industria en la ventaja relativa que Europa tendría sobre sus competidores en las construcciones navales más complejas y considerar, por consiguiente, como arma decisiva la aplicación, por otra parte importante, de las tecnologías de punta de las que el principal productor mundial, por supuesto, no carece.

2.9.5. En el plano industrial los astilleros europeos deben reducir el elevado grado de fragmentación que les caracteriza, con el fin de conseguir las economías de escala que constituyen uno de los puntos fuertes de la competencia asiática. Por ello, resulta más oportuno que nunca incentivar la cooperación entre las empresas europeas, que sólo en estos últimos años han dado vida a interesantes iniciativas conjuntas en áreas como la investigación y desarrollo, el diseño, las adquisiciones, la ecología y la producción de motores marinos.

2.9.6. Al mismo tiempo, la acción de la CEE hacia los grandes productores asiáticos debe hacerse más incisiva para conseguir, junto con la progresiva eliminación de toda ayuda, una autolimitación de la producción que impida que vuelvan a formarse los temidos desequilibrios entre la demanda y la oferta de naves y, en último término entre la demanda y la oferta de capacidad de carga con la consiguiente caída de las tarifas de flete. Por ello, la modernización de la flota mundial debería proceder paralelamente al desguace de las naves obsoletas, comenzando con las que queden por debajo de determinadas normas, por su evidente repercusión sobre la seguridad del trabajo y la protección del medio ambiente marino.

2.9.7. Los esfuerzos en pro de la cooperación deben extenderse también a la industria de componentes, sector esencial para la competitividad de la industria de la construcción naval, dado que más del 50 % del coste de la nave corresponde a materiales producidos fuera de los astilleros. El problema más difícil de resolver —especialmente con volúmenes de producción pequeños— quizá radique en la heterogeneidad de los proveedores, tanto en términos de dimensión como de especialización, teniendo también en cuenta que muchos de ellos producen sólo marginalmente para el sector naval. A ello hay que añadir los múltiples aspectos vinculados a la estandarización de los productos, especialmente de los que deben responder a requisitos particulares de seguridad.

2.9.8. Por consiguiente, la definición conjunta de las exigencias futuras del transporte marítimo se sitúa entre los elementos básicos de una estrategia común, no sólo para la navegación y los astilleros, sino también para el variado y numeroso conjunto de empresas, en la

mayoría de los casos de dimensiones pequeñas y medianas, que constituyen la industria de los equipos marinos. El conocimiento de las tendencias evolutivas no es menos importante para las tecnologías vinculadas a la protección del medio ambiente marino y a la utilización de sus recursos.

2.10. *La protección del medio ambiente marino*

2.10.1. En estos últimos años la demanda social de una mayor protección del medio ambiente ha registrado un gran aumento y exige ahora respuestas concretas, ante todo por parte de las instituciones nacionales e internacionales. Aunque la mayor parte de la contaminación de los mares se produce en tierra (instalaciones industriales y urbanas, sustancias químicas utilizadas en la agricultura, etc.), el vertido, accidental o sistemático, de hidrocarburos o de sustancias tóxicas desde las naves es motivo de gran alarma para la opinión pública.

2.10.2. El desarrollo del tráfico de petroleros, el creciente envejecimiento de buena parte de la flota mundial (más del 85% de los petroleros en servicio con una capacidad superior a las 150 000 toneladas fueron construidos antes de 1980 y, por consiguiente, antes de que entrasen en vigor las normas sobre el lastre separado) y la existencia de un número nada despreciable de naves que no satisfacen las normas mínimas —fenómeno que también pone en cuestión la actuación de los registros navales— figuran entre los principales factores que dan a los mares que bañan Europa —gran consumidora de materias primas energéticas— el carácter de áreas de altísimo riesgo por el vertido de hidrocarburos y de una gran variedad de productos químicos destinados o derivados de los más diversos procesos industriales.

2.10.3. Esta cuestión tiene múltiples aspectos (normativos, organizativos, técnicos, económicos, de seguros, etc.) y los planes de intervención contra la contaminación se encuentran todavía en una fase de «primera generación», aunque se reconozcan notables posibilidades de mejora, gracias sobre todo al proceso científico y tecnológico en los sectores de las telecomunicaciones, del control de los medios marinos, etc.

2.10.3.1. El carácter global e internacional de los problemas relativos a la protección del medio ambiente marino plantea indudablemente el problema de la eficacia de una cooperación muy amplia en la que a menudo se han detectado puntos débiles. Esto explica, por ejemplo, la decisión de los Estados Unidos de adoptar en 1990 la «Oil Pollution Act» (que impone el doble casco para los petroleros construidos después de junio de 1990 y que navegan en aguas americanas), decisión ésta que no podía dejar de influir sobre las nuevas normas acordadas recientemente en la Organización Marítima Internacional (OMI), normas que entrarán en vigor en julio de 1996 para las naves de nueva construcción y en julio de 1995 para proceder a controles más rigurosos de las que ya se encuentran en servicio.

2.10.4. Es indispensable que la actuación comunitaria y de los Estados miembros se dirija a la aplicación más rigurosa de estas normas sobre la protección del medio ambiente marino y sobre la seguridad de la

navegación, gracias también a la puesta en marcha (con la definición y financiación de proyectos específicos) de un sistema operativo integrado de prevención-represión-bonificación (medios navales de vigilancia y rápida intervención, instalaciones específicas y equipos portuarios, etc.).

2.11. *La industria de los recursos del mar y la investigación marina*

2.11.1. La explotación de los recursos marinos (energéticos, minerales, biológicos, etc.) requiere un enfoque decididamente racional, con la plena consciencia del impacto que la actividad humana puede tener sobre el delicado equilibrio del medio ambiente marino y el posible establecimiento de un conflicto de intereses (explotación/conservación).

2.11.2. La situación en la que se debate la industria pesquera europea constituye el ejemplo más evidente de la dificultad —pero, también por ello, de la necesidad— de conjugar el desarrollo de la industria del trabajo en el mar con la gestión de los recursos naturales. Técnicas cada vez más complicadas para la localización de los bancos de peces, la mejora de las prestaciones de las unidades pesqueras y la mayor eficacia de los sistemas de captura se encuentran en la raíz base del grave problema del exceso de capturas, pese a los intentos por parte de la Comunidad de seguir una política de gestión de los recursos pesqueros.

2.11.3. En efecto, no parece posible que el sector pesquero pueda aplazar el momento de una reestructuración que lleve a la reducción de la capacidad global de la flota existente, más allá de las necesidades de renovación de algunas flotas nacionales en una lógica de «scrap and build». El desarrollo de la acuicultura y la mejora de las infraestructuras terrestres de las actividades pesqueras pueden formar parte de las medidas de acompañamiento del proceso de racionalización al que deberán reservarse adecuados fondos y acciones estructurales, habida cuenta de la particular vulnerabilidad económica y social de la actividad pesquera, especialmente en algunas regiones de la Comunidad.

2.11.4. En cuanto a la investigación marina, actualmente el interés de la Comunidad Europea por las ciencias y tecnologías se limita en la práctica (aparte del sector petrolífero) a la adquisición de conocimientos científicos del mar. Una válida contribución para atraer la atención industrial es indudablemente una política europea multidisciplinaria que elabore programas de investigación dirigidos al desarrollo de tecnologías específicas (diferentes de las propias del «off-shore» petrolífero, aunque éstas también sean utilizables), idóneas para la gestión de los recursos y para su utilización racional.

2.11.5. Entre los posibles avances de interés industrial, a corto y medio plazo, pueden citarse los medios

para la investigación oceanográfica (incluyendo el empleo de tecnologías derivadas del sector militar) y el traslado al mar o a lo largo de las costas de actividades industriales o de servicios (por ejemplo, generación de energía, almacenamiento de materiales energéticos y no energéticos, incineración de residuos, etc.).

2.12. *El sistema portuario*

2.12.1. Con la introducción de la electrónica, informática, etc., hace tiempo que se ha iniciado una verdadera revolución en las modalidades de gestión de los puertos y del tráfico marítimo que, sin embargo, aún se encuentran muy lejos de las que rigen, por ejemplo, en el transporte aéreo. En estos últimos años, en particular, se han efectuado avances significativos en el desarrollo de los sistemas (VTS-Vessel Traffic Systems) dirigidos al gobierno del tráfico de naves en áreas delimitadas y/o congestionadas donde es más probable que se produzcan accidentes.

2.12.2. En aras de la seguridad y eficacia —y por ello de la calidad del transporte— sería necesario, en términos más generales, acelerar la adopción de normas operativas, reglas y procedimientos válidos para todos los puertos, administrados hoy en regímenes —incluso jurídicos— muy dispares. De este modo se favorecería también la reducción de las disparidades generalmente existentes entre las instalaciones portuarias del Mediterráneo y las del Norte de Europa, ya que un sistema portuario equilibrado es decididamente más conveniente también para la intermodalidad del transporte (reducción de las costosas «rupturas de carga» y conexiones más fáciles con los transportes ferroviarios y fluviales) y para la descongestión de algunas áreas, descongestión a la que podría contribuir el desarrollo del cabotaje. Obviamente todo ello requiere adecuadas intervenciones normativas e infraestructurales —para las que habría que destinar apropiadas financiaciones también comunitarias— para la circulación más rápida y económica de las mercancías.

2.12.3. En aras de la seguridad entendida como protección ecológica, fenómeno exacerbado también por el gigantismo de las naves, habrá que potenciar —junto con las instalaciones como las utilizadas para la desgaseificación de los petroleros y para el tratamiento de las aguas residuales y de otros desechos— los servicios de vigilancia en los puertos y en las radas, así como adoptar disposiciones disuasorias y represivas más severas respecto a los culpables.

2.13. *Investigación y desarrollo*

2.13.1. La Comunicación de la Comisión sitúa correctamente el desarrollo tecnológico entre los elementos fundamentales para conseguir y mantener la deseada competitividad de las industrias marítimas

comunitarias, tanto respecto a los procesos productivos como a sus productos (innovadores en cuanto a la forma pero económicos y seguros). La actividad de investigación necesaria para asegurar a estas industrias el apoyo de conocimientos avanzados requiere:

- medidas de sensibilización y coordinación entre los centros y los programas de investigación comunitarios, y
- la definición de un marco financiero y de programación específico que brinde suficiente seguridad a una actividad de amplio alcance que no admite soluciones de continuidad y que no puede limitarse a la investigación básica, sino que debe extenderse hasta la fase de preindustrialización.

2.13.2. Sumamente significativo es el recurso por parte del Gobierno japonés a las inversiones anuales (casi 300 millones de ecus) en programas de investigación y desarrollo en el sector de la tecnología marina, lo que supone un importe notablemente superior al estimado para el conjunto de la CEE.

2.14. *El factor humano*

De especial importancia es la necesidad de centrarse en el factor humano para una gestión segura y eficaz de las naves. Dado que el factor humano interviene en el 80 % de los accidentes acaecidos en el mar, el principio clave en el que habrá que basarse es que el funcionamiento seguro de las naves a cargo de una tripulación altamente formada constituye también el modo más eficaz de operar las naves. A este respecto, la legislación social en los controles estatales de los puertos debería hacerse extensiva a la formación, con referencia particular a los sistemas de seguridad y a una tripulación multilingüe. Para reducir los costes de gestión habría que valerse ante todo de los beneficios derivados del progreso tecnológico y de tipos de interés más bajos, y no recurrir tan sólo al empleo de mano de obra barata procedente de países del Tercer Mundo. La Comunidad, por su parte, debería incentivar la contratación de marinos y asegurar a los comandantes la protección legal que tanto necesitan para garantizar la seguridad de las naves de las que son responsables.

3. *Conclusiones*

3.1. La Comunicación de la Comisión ha sentado las bases de un proyecto sumamente ambicioso, habida cuenta de los efectos de un eficaz sistema marítimo sobre la competitividad de la economía europea. Sin embargo, el documento parece presentar lagunas tanto en la definición de los términos generales de los desafíos con que se enfrentan las industrias marítimas comunitarias como en la identificación de los medios más idóneos para afrontarlos.

3.2. Los trabajos del Foro —que comprensiblemente ya se encuentran expuestos a las más diversas presiones— deberían dirigirse hacia objetivos claros y realistas, teniendo en cuenta también el carácter tan vasto y complejo del asunto que nos ocupa e incluyendo una adecuada evaluación del factor humano en la eficiencia y seguridad de las actividades a bordo.

3.3. En opinión del Comité, es sumamente importante que toda industria efectúe ante todo una profunda autoevaluación de su grado de eficacia y de competitividad, especialmente en el caso de las industrias que operan en el mercado mundial.

3.4. Asimismo, habría que prestar igual atención al establecimiento de prioridades en las intervenciones —con todas sus implicaciones normativas y de costes y con la indicación de quién deberá sufragar estos últimos— sin perder por ello de vista el objetivo de un desarrollo armónico de las diversas industrias. Es evidente que para cada una se deberá optar por el enfoque más apropiado desde diferentes puntos de vista (comunitario o nacional, mayor o menor intersectorialidad, etc.). Por último, habrá que reforzar adecuadamente la acción negociadora de la Comunidad en los medios internacionales para combatir toda distorsión de la competencia.

3.5. Una vez más el Comité [véase el Dictamen sobre la Comunicación de la Comisión relativa a la «Política industrial en un contexto abierto y competitivo»⁽¹⁾] insiste en que se establezca una clara delimitación entre el planteamiento general y los instrumentos de la política económica, especialmente respecto a la cuestión de la competencia. Si el futuro de la Europa marítima debe depender esencialmente de la competitividad de sus empresas, las medidas comunitarias en materia de competencia, tal como son perfiladas por la Comisión, no parecen suficientes, a corto y medio plazo, para que las propias empresas puedan competir en igualdad de condiciones en mercados donde se infringen frecuentemente las normas de la libre competencia.

⁽¹⁾ DO nº C 40 de 17. 2. 1992.

3.5.1. Por ello, en las actuales circunstancias, es necesario que la política de la competencia se vea complementada por una política o políticas dirigidas específicamente a asistir a la navegación y las industrias de construcción naval comunitarias.

3.6. Asimismo, habría que aclarar mejor el concepto de «subsidiariedad» referido a la posición de la Comunidad y de los Estados miembros. Si bien se impone rechazar toda lógica asistencial, es plenamente justificable una posición industrial acompañada de medidas de coordinación y financieras adecuadas para apoyar a los operadores en la fase de consolidación y reactivación de las empresas en una atmósfera de creciente cooperación entre sectores y en el interior de cada uno de éstos.

3.7. Actualmente se impone un sustancial cambio de mentalidad en sectores afectados durante demasiado tiempo por una crisis que ha eliminado centenares de miles de puestos de trabajo —especialmente en las regiones que figuran entre las menos desarrolladas de la Comunidad—, que ha elevado sensiblemente la edad media de la población activa y que ha contribuido a orientar a los jóvenes más preparados hacia otras industrias «en crecimiento». Ésta es la «dimensión social» que —al margen de los programas necesarios de formación profesional encaminados a afrontar la creciente penuria de marinos comunitarios— no se pone adecuadamente de manifiesto en el documento de la Comisión, cuando lo cierto es que debe figurar entre los objetivos primarios de una política «de ataque» para las industrias marítimas de la Comunidad.

3.8. Dimensión social quiere decir también seguridad en el trabajo y protección del medio ambiente marino, es decir, problemas quizá más relacionados con la cultura y la profesionalidad que con las tecnologías. Sin la recuperación y el riguroso respeto de adecuadas normas de seguridad en las condiciones operativas de las naves y de los puertos, los peligros a que se exponen las costas de Europa —con sus actividades económicas, su patrimonio histórico y sus riquezas naturales— podrían aumentar dramáticamente y, con ellos, los costes necesarios para reparar los daños provocados.

Hecho en Bruselas, el 26 de mayo de 1992.

*El Presidente
del Comité Económico y Social*

Michael GEUENICH