

**Parecer sobre a comunicação da Comissão « Novos desafios para as indústrias marítimas »**

(92/C 223/13)

Em 17 de Dezembro de 1991, o Comité Económico e Social decidiu, de harmonia com o disposto no terceiro parágrafo do artigo 20º do regimento, elaborar um parecer sobre a comunicação supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos trabalhos a Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços, que emitiu parecer em 6 de Maio de 1992. Foi relator Romolo Arena.

Na 297ª reunião plenária (sessão de 26 de Maio de 1992), o Comité adoptou por unanimidade o presente parecer.

**1. Introdução**

O presente parecer deve entender-se como complementar ao já emitido<sup>(1)</sup> sobre a comunicação da Comissão sobre « Política industrial num ambiente aberto e concorrencial ».

1.1. Nos últimos anos, o Comité tratou já, por diversas vezes, dos problemas marítimos<sup>(2)</sup>. A cooperação com a Comissão nesse campo tem sido construtiva e dado bons resultados. Desapraz verificar não ter a Comissão considerado necessário pedir expressamente as sugestões do Comité na fase, já, de aprofundamento de uma temática como a que é suscitada pelos « novos desafios para as indústrias marítimas », de relevantíssimas implicações socioeconómicas.

1.1.1. O presente parecer pretende-se contributo para os trabalhos do Fórum das Indústrias Marítimas promovido pela Comissão, que se prolongarão até Outubro próximo.

**2. Observações na generalidade**

2.1. O Comité acolhe com satisfação a iniciativa da Comissão, que, reiterando a importância da « dimensão marítima » no âmbito da política industrial proposta, procura delinear uma estratégia para sustar o declínio das indústrias marítimas comunitárias e favorecer o seu desenvolvimento competitivo. Não menos digna de

apreço é a instituição de uma tribuna de debate com a vocação de contribuir para a definição do tipo de acções a empreender e na qual as várias partes interessadas possam fazer confluír experiências e propostas.

2.2. Pelo contrário, não se afigura que, no documento em exame, tenha sido dado o relevo devido aos múltiplos aspectos sociais que se suscitaram também; e esta subestimação desprende-se igualmente da estrutura dos grupos de trabalho do Fórum. Surpreende, ainda, a indicação que é feita dos factores-chave para o aumento da competitividade dos vários sectores — designadamente dos expostos à concorrência internacional — e a identificação dos pontos de acção correspondentes.

2.3. É dada uma visão dos vários componentes da economia marítima europeia que, pela primeira vez, é unitária e se subordina a uma óptica de relançamento. Por demasiado tempo vieram prevalecendo concepções defensistas deste ou daquele sector, que não podiam ter incidência decisiva na respectiva competitividade internacional, e menos ainda no plano sistémico.

2.4. Sabendo embora que nem sempre há coincidência de interesses, importa pôr em evidência as interdependências e as possíveis sinergias entre as indústrias marítimas. É bem certo que uma frota europeia coerente assegura um mercado interno para os estaleiros de construção e reparação, assim como para os fornecedores de componentes. Historicamente, nenhum país desenvolveu estas indústrias sem ter como principal cliente a marinha mercante nacional, o mesmo se podendo dizer no campo das actividades *off-shore*. Os transportes marítimos precisam, também, de ampla panóplia de serviços financeiros, seguradores, legais, de corretagem, altamente qualificados. O profissionalismo dos trabalhadores afectos ao sector marítimo europeu, enfim, é um património que cumpre salvaguardar, até porque dele acabam por beneficiar outras actividades, em terra e nos portos.

(1) JO nº C 40 de 17. 2. 1992.

(2) Para uma política comum dos transportes — transportes marítimos — JO nº C 207 de 18. 8. 1986. Condições mínimas exigidas aos navios que entrem nos portos marítimos da Comunidade ou deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes embaladas — JO nº C 329 de 30. 12. 1989. Auxílios à construção naval — JO nº C 68 de 16. 3. 1987. Auxílios à construção naval — JO nº C 332 de 31. 12. 1990. Política Comum da Pesca — JO nº C 339 de 31. 12. 1991. Medidas positivas para os transportes marítimos — JO nº C 56 de 7. 3. 1990. Aplicação do nº 3 do artigo 85º do Tratado a certas categorias de acordos, decisões e práticas concertadas entre companhias marítimas — JO nº C 69 de 18. 3. 1991.

2.5. Com o prolongamento da crise mundial da economia marítima e sob o impulso de uma política de concorrência quase exclusivamente vista em termos de mercado interno, as indústrias marítimas, na Europa, como que se retraíram sobre si mesmas. Os severos processos de reestruturação levados a cabo nos Estados-membros, se determinaram uma redução dos custos unitários de produção, estiveram, também, na origem da perda de centenas de milhares de postos de trabalho.

2.6. Hoje está-se, finalmente, a dar fé da diminuição sensível do peso do conjunto das indústrias marítimas europeias quer no contexto mundial quer relativamente às próprias carências comunitárias, com o que se suscitam preocupações já não apenas de natureza económica, mas estratégica.

2.7. As causas desta progressiva perda de competitividade são múltiplas e tocam, sobretudo, dois sectores — marinha mercante e estaleiros — que operam directamente nos mercados internacionais. Não se trata tão-só do progresso tecnológico e qualitativo alcançado por certos concorrentes; para as frotas dos Estados-membros — que já têm que suportar cargas fiscais, sociais e administrativas mais elevadas — trata-se, também, de fazer face às difundidas medidas proteccionistas (por exemplo, reservas de carga) e práticas desleais de que se valem as frotas de não poucos países terceiros. Nos estaleiros navais se repercutiram ainda, sobre custos e condições de emprego do factor trabalho (por exemplo, na Coreia) improponíveis na Europa, sistemas de auxílio mais ou menos ocultos, mas decididamente eficazes, do que são testemunho as negociações por resolver, na Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económicos (OCDE), para a eliminação dos mecanismos que falseiam o mercado da construção naval.

2.7.1. O Japão tem desenvolvido uma política marítima marcante: uma frota nacional moderna, inteiramente construída em estaleiros japoneses (completada por unidades sob controle japonês que navegam debaixo de bandeira alheia, construídas em países ainda mais baratos), ao serviço de uma economia fortemente integrada e orientada para a exportação, em que todas as sinergias são exploradas. Arraigou-se, por outro lado, a convicção de que o « sistema japonês » minou a confiança em que se funda o comércio livre.

## 2.8. A frota comunitária

2.8.1. A Comunidade Europeia, como primeira potência comercial do mundo, não pode, antes de mais,

continuar a assistir ao declínio da sua própria frota, que, como se tem dito, é o principal catalisador dos múltiplos interesses que gravitam à volta da indústria dos transportes por via marítima.

2.8.1.1. Tanto mais assim hoje, em vésperas de mercado único — com as suas infra-estruturas físicas, normativas e de serviços — e de novas perspectivas de intercâmbio com o Leste da Europa. Os processos de internacionalização dos mercados (pense-se, especialmente, na ampliação e consolidação rápida das duas outras grandes áreas: a do Pacífico e a da América Norte-Sul) terão impacto marcante no sistema dos transportes, tanto no plano organizativo como no da inovação tecnológica.

2.8.1.2. Acrescente-se que a redução dos investimentos em novos navios desde meados dos anos setenta e durante a quase totalidade dos anos oitenta tem vindo a impor, e iniciou já, um vasto processo de modernização da frota mundial, em cujo âmbito as frotas europeias evidenciam, no conjunto, idade média mais elevada.

2.8.2. Sujeitos a actuar num contexto internacional como o descrito, os armadores europeus são onerados com encargos e regulamentações que prejudicam seriamente a sua posição concorrencial, na medida em que não são aplicados universalmente, como deveria ser.

2.8.2.1. Donde a queda drástica da tonelagem das frotas comunitárias (e, logo, do número de marítimos comunitários), escamoteada pelo recurso a registos « secundários », distorsivos da concorrência intracomunitária.

2.8.3. Importa abater, procedendo com pragmatismo, os custos da gestão da marinha mercante, mas sem reflexos negativos nas condições de trabalho e, em primeiro lugar, nas de segurança. As sugestões a seu tempo aventadas pelo Comité<sup>(1)</sup> deveriam servir de base a esta nova política comunitária.

2.8.4. As propostas que têm sido aventadas pela Comissão afiguram-se inadequadas. Com efeito, as expectativas dos armadores continuam pendentes da apresentação e adopção de um pacote completo de medidas (fiscais, financeiras, de cidadania dos membros das equipagens, de retribuição e condições de trabalho, etc.) capazes de tornar realmente aliciante e, portanto, concorrencial, nomeadamente o registo naval comunitário EUROS, proposto pela Comissão, a quem o Comité incita, por conseguinte, a orientar-se nesse sentido.

2.8.4.1. Ao mesmo tempo, deveriam lançar-se instrumentos eficazes para financiar, com participação comu-

<sup>(1)</sup> Parecer « Medidas positivas para os transportes marítimos » — JO nº C 56 de 7. 3. 1990.

nitária, a renovação da frota e para providenciar o desmantelamento das unidades obsoletas.

## 2.9. *As indústrias da construção naval e dos aprestos*

2.9.1. Ser forte a marinha da CEE é premissa indispensável, ainda, do destino da indústria dos estaleiros comunitários, também ela actuante no mercado internacional. Nesta última quinzena de anos, a indústria da construção naval produziu grande esforço de redução e de reorganização das suas capacidades produtivas. Não obstante os aumentos de produtividade conseguidos e a acrescida incidência de trabalhos de construção naval de mais elevado teor tecnológico, os estaleiros europeus não podem ainda, para continuarem no mercado, passar sem ajuda pública adequada. E isto até que os principais concorrentes (especialmente o Japão e a Coreia) desmantelem os respectivos sistemas de auxílios (significativas, neste aspecto, as citadas negociações no âmbito da OCDE, promovidas pelos Estados Unidos) e, concomitantemente, comecem a manifestar-se os efeitos do inelutável processo de integração entre as várias indústrias nacionais.

2.9.1.1. Desta situação resulta que a Comunidade Europeia não pode, actualmente, confiar em exclusivo na política de concorrência, mas deve desenvolver uma política industrial afirmativa para apoiar a sua indústria de construção naval.

2.9.1.2. Na Comunidade, os subsídios à construção naval obedecem a princípios de transparência e degressividade. A Comissão devia preconizar estes princípios com o mesmo vigor no contexto global.

2.9.2. Não poderá, decerto, assacar-se à construção naval comunitária a responsabilidade de ter contribuído para a criação do excedente de oferta de navios, se se tiver em conta que o seu potencial de instalações e, sobretudo, de força de trabalho, baixou cerca de 60% desde 1975, ao ponto de vir a representar hoje um quinto do total mundial. A própria Comunidade sempre subordinou, nas suas directivas, a concessão de auxílios ao rígido controle das capacidades produtivas. Esta política não parece, de resto, ter condicionado as opções dos armadores comunitários, que foram buscar a estaleiros de países terceiros mais de metade das suas necessidades de equipamento.

2.9.3. Em contrapartida, é preocupante, com a recuperação da procura mundial de navios, a renovada disposição expansionista da construção naval japonesa (já hoje capaz de satisfazer cerca de 50% da procura mundial) e, também, da coreana (mais de 15%), com o perigo — para os mesmos armadores europeus — de monopolização da oferta de navios.

2.9.4. Afigura-se, em todo o caso, redutor e ilusório basear — como se depreende do documento da Comissão — os elementos de competitividade desta indústria na vantagem relativa que a Europa teria sobre os seus concorrentes nas construções navais mais complexas e discernir, conseqüentemente, arma de eleição na — incontestavelmente importante — aplicação de tecnologias de ponta, que certo é não faltarem ao principal produtor mundial.

2.9.5. No plano industrial, a construção naval europeia deve reduzir o elevado grau de fragmentação que a caracteriza e alvejar as economias de escala que são um dos pontos fortes da concorrência asiática. Tanto mais oportuno, pois, incentivar a cooperação entre as empresas europeias, que só nos últimos anos têm dado vida a interessantes iniciativas conjuntas em áreas como a investigação e o desenvolvimento, o projecto, o aprovisionamento, a ecologia, a produção de motores marítimos.

2.9.6. A acção da CEE para com os grandes produtores asiáticos deve, ao mesmo tempo, ser tornada mais incisiva, para que se possa chegar, num contexto de eliminação progressiva de todos os auxílios, a autolimitação da produção apta a esconjurar a reconstituição dos temidíssimos desequilíbrios entre procura e oferta de navios e, em última análise, entre procura e oferta de capacidade de carga, e conseqüente queda de fretes. Com a mesma finalidade, a modernização da frota mundial deveria processar-se em paralelo com o desmantelamento dos navios obsoletos, a começar pelos que não satisfazem as normas, devido aos reflexos, evidentes, na segurança do trabalho e na salvaguarda do ambiente marinho, designadamente.

2.9.7. Os esforços para a cooperação devem englobar também a indústria de componentes, peça essencial para a competitividade da indústria da construção naval, sabendo-se que mais de 50% do custo de um navio é representado por materiais produzidos extra-estaleiro. O problema de mais difícil resolução — especialmente sendo reduzidos os volumes produtivos — reside, talvez, na heterogeneidade das empresas que fazem parte da actividade induzida, tanto em termos de dimensão como de especialização, atendendo, outrossim, a que muitas delas só marginalmente produzem para o sector naval. Ao que hão-de somar-se os múltiplos aspectos ligados à normalização dos produtos, especialmente dos que devem corresponder a requisitos particulares em matéria de segurança.

2.9.8. A definição conjunta das exigências futuras do transporte marítimo vem a alinhar-se, pois, entre os elementos de base de uma estratégia comum não só para a marinha mercante e para os estaleiros, mas também para o variegado e numeroso conjunto de

empresas, a maior parte de dimensão média/pequena, que constituem a indústria dos aprestos e equipamentos marítimos. O conhecimento das tendências evolutivas não é menos importante para as tecnologias ligadas à protecção do ambiente marinho e à utilização dos seus recursos.

## 2.10. A protecção do ambiente marinho

2.10.1. Nos últimos anos, a procura social de maior protecção do ambiente cresceu muito e passou a exigir respostas concretas, mormente das instituições, nacionais como internacionais. Se bem que a maior parte das causas de poluição dos mares seja de origem terrestre (povoamentos industriais e urbanos, substâncias químicas na agricultura, etc.), o derrame, accidental ou sistemático, de hidrocarbonetos ou de substâncias tóxicas de bordo de navios tem sido motivo de considerável alarme para a opinião pública.

2.10.2. O desenvolvimento do tráfego petrolífero, a obsolescência crescente de boa parte da frota mundial (mais de 85 % dos navios-tanque em serviço com mais de 150 mil toneladas remontam a antes de 1980 e, portanto, a antes de terem entrado em vigor as normas sobre segregação de lastros), o existir número não despidendo de navios que não satisfazem a norma — fenómeno que põe igualmente em questão o funcionamento dos registos navais — são alguns dos principais factores que fazem dos mares que banham a Europa — grande consumidora de matérias-primas energéticas — zonas de altíssimo risco para o derrame de hidrocarbonetos e de produtos químicos vários destinados aos mais diversos processos industriais ou deles resultantes.

2.10.3. Esta temática apresenta numerosíssimos aspectos (normativos, organizativos, técnicos, económicos, de seguros, etc.), e os planos de intervenção contra a poluição encontram-se ainda numa fase de « primeira geração », ainda que se reconheçam possibilidades de melhoramento notáveis, graças, sobretudo, ao processo científico e tecnológico em curso nos sectores das telecomunicações, do rastreio, dos meios marítimos, etc.

2.10.3.1. O carácter global e internacional dos problemas da protecção do ambiente marinho põe, indubitavelmente, o problema da eficácia de uma cooperação muito alargada, que tem dado frequentes mostras de fraqueza. É o que explica, por exemplo, a decisão dos Estados Unidos de adoptar em 1990 o *Oil Pollution Act* (que impõe o casco duplo para navios-tanque construídos a partir de Junho de 1990 que naveguem em águas americanas); acontecimento que não podia deixar de influenciar as novas normas acordadas recentemente no âmbito da *International Maritime Organization (IMO)* que entrarão em vigor em Julho de 1996 para os navios de construção nova e em Julho de 1995 para efeitos de inspecções mais rigorosas dos já em operação.

2.10.4. É indispensável que a actuação comunitária e dos Estados-membros aponte para a mais rigorosa aplicação destas normas de protecção do ambiente marinho e da segurança da navegação, o que passa pela

activação (com definição e financiamento de projectos específicos) de um sistema operacional integrado de prevenção/repressão/saneamento (meios navais de vigilância e intervenção rápida, instalações e equipamentos portuários específicos, etc.).

## 2.11. A indústria dos recursos do mar e a investigação marinha

2.11.1. A exploração dos recursos marinhos (energéticos, minerais, biológicos, etc.) exige um enfoque resolutamente racional, com consciência plena do impacto que a actividade humana pode produzir no delicado equilíbrio do ambiente marinho e capaz de superar exigências potencialmente conflituais (exploração/conservação).

2.11.2. A situação em que é debatida na Europa a indústria da pesca é o exemplo mais evidente da dificuldade — que não obsta a, antes reforça, a necessidade — de conjugar o desenvolvimento da lavra do mar com a gestão dos recursos naturais. Técnicas cada vez mais sofisticadas de localização de cardumes, o melhor rendimento das unidades piscatórias, a eficácia acrescida dos sistemas de captura têm estado na base do grave problema do *overcatching*, pese às tentativas comunitárias de política de gestão dos recursos haliéuticos.

2.11.3. Não se afigura, na verdade, que, no sector da pesca, possa adiar-se o momento de uma reestruturação que, sem embargo da necessidade de renovação de algumas frotas nacionais numa lógica de « *scrap and build* », importe na redução da capacidade global da frota existente. O desenvolvimento da aquicultura e a beneficiação das infra-estruturas terrestres das actividades piscatórias podem ter cabimento entre as medidas de acompanhamento do processo de racionalização, a que deverão ser reservados fundos e acções estruturais adequados, atenta a particular vulnerabilidade socioeconómica da actividade piscatória, especialmente em certas regiões da Comunidade.

2.11.4. No que diz respeito à investigação marinha, o interesse da Comunidade quanto a ciências e tecnologias só está hoje presente (sector petrolífero à parte) no que se refere à aquisição de conhecimentos científicos sobre o mar. Indubitavelmente um contributo válido para atrair a atenção da indústria é uma política europeia multidisciplinar que preveja programas de investigação que tirem ao desenvolvimento de tecnologias específicas (diferentes das do *off-shore* petrolífero, embora estas sejam utilizáveis) adequadas à gestão dos recursos e ao seu uso racional.

2.11.5. Entre os desenvolvimentos de interesse industrial possíveis a prazo curto a médio, podem citar-se os

meios para a investigação oceanográfica (inclusive com o emprego de tecnologias derivadas da área militar) e a transferência para o mar ou para o longo das costas de actividades industriais ou de serviços (por exemplo, a geração de energia, o armazenamento de materiais energéticos e não energéticos, a incineração de resíduos, etc.).

## 2.12. O sistema portuário

2.12.1. A introdução da electrónica, da informática, etc., tem vindo a iniciar uma autêntica revolução nas modalidades de gestão dos portos e do tráfego marítimo, não obstante ainda bem distantes das que predominam, por exemplo, nos transportes aéreos. Nos últimos anos, em particular, têm sido realizados progressos significativos no desenvolvimento de sistemas VTS (*Vessel Traffic Systems*) destinados a governar o tráfego de navios em áreas delimitadas e/ou congestionadas, onde a ocorrência de acidentes é mais provável.

2.12.2. No interesse da segurança e da eficiência — e, logo, da qualidade do transporte — importaria, mais geralmente, acelerar a adopção das normas de funcionamento, regras e procedimentos válidos para todos os portos hoje geridos segundo regimes, inclusive regimes jurídicos, muito diferenciados. Nesta lógica se propiciaria também a redução do fosso que, em média, existe entre os portos do Mediterrâneo e os do Norte da Europa, sendo certo que um sistema portuário equilibrado resultaria claramente mais conveniente, inclusive do ponto de vista da intermodalidade dos transportes (redução das dispendiosas «rupturas de carga» e ligações mais fáceis com os transportes ferroviários, rodoviários e fluviais) e do descongestionamento de certas áreas, para o que poderia concorrer o desenvolvimento da cabotagem. Escusado será dizer que tudo isto exige intervenções normativas e infra-estruturais adequadas — para as quais haveria que preparar financiamentos específicos, inclusive comunitários — para conseguir tornar a movimentação das mercadorias mais célere e económica.

2.12.3. No interesse da segurança entendida como tutela ecológica, fenómeno exacerbado também pelo gigantismo dos navios, deverão ser intensificados — juntamente com instalações como as destinadas à degaseificação dos petroleiros, ao tratamento das águas de lastro e de outros resíduos — os serviços de vigilância nos portos e fundeadouros, assim como deve ser tornada mais severa a adopção de medidas dissuasivas e punitivas contra os prevaricadores.

## 2.13. A investigação e o desenvolvimento

2.13.1. A comunicação da Comissão coloca, e bem, o desenvolvimento tecnológico entre os elementos fundamentais para alcançar e manter a pretendida competitividade das indústrias marítimas comunitárias, e isto tanto nos processos produtivos como nos produtos

(inovativos nas tipologias, mas económicos e seguros). A actividade de investigação necessária para assegurar a estas indústrias suporte de conhecimentos avançados requer:

- uma acção de sensibilização e de coordenação entre os centros e os programas de investigação comunitários,
- a definição de um quadro específico de programação e financeiro que dê suficiente segurança a uma actividade de grande fôlego, que não admite soluções de continuidade e não pode ser limitada à investigação de base, devendo, antes, estender-se até à fase de pré-industrialização.

2.13.2. Muito significativa a chamada para os investimentos anuais (quase 300 milhões de ecus) do governo japonês em programas de investigação e desenvolvimento no sector da tecnologia marinha, importância sensivelmente superior à que se pode estimar para o conjunto CEE.

## 2.14. O factor humano

Reveste particular importância a necessidade de apostar no factor humano para uma gestão segura e eficaz dos navios. Dado que 80 % dos acidentes no mar envolvem o factor humano, o principio-chave a adoptar deveria ser o de que uma condução segura dos navios por parte de tripulações altamente preparadas constitui também o modo mais eficaz de gerir as embarcações. Neste contexto, seria importante que a legislação social em matéria de controlos estatais dos portos fosse desenvolvida e passasse a incluir a formação, com particular incidência sobre os sistemas de segurança e especial atenção às tripulações de vários quadrantes linguísticos. As economias nos custos de gestão deveriam essencialmente ser procuradas a nível dos benefícios resultantes do progresso tecnológico e de taxas de juro mais baixas, e não exclusivamente no recurso a mão-de-obra barata proveniente do Terceiro Mundo. A Comunidade, por seu lado, deveria incentivar o recrutamento de marítimos e assegurar aos comandantes a protecção jurídica necessária para garantir a segurança dos respectivos navios.

## 3. Conclusões

3.1. A comunicação da Comissão lançou as bases de um projecto extremamente ambicioso, atendendo aos efeitos de um sistema marítimo eficiente na competitividade da economia europeia. O documento afigura-se, porém, carente quer na definição dos prazos efectivos dos desafios postos às indústrias marítimas comunitárias quer na identificação dos meios mais adequados para enfrentá-los.

3.2. Os trabalhos do Fórum — já, compreensivelmente, expostos às mais diversas pressões — deveriam ser orientados para objectivos claros e realistas, vasta e complexa como é a temática em discussão; neles têm de caber uma avaliação correcta do factor humano na segurança e eficiência da navegação.

3.3. No parecer do Comité, é de fundamental importância que de cada indústria se faça, antes de mais nada, uma avaliação desenvolvida de níveis de eficiência e competitividade, especialmente para as que actuam no mercado mundial.

3.4. Atenção não menor deveria depois consagrar-se à definição de prioridades nas intervenções — com todas as suas implicações jurídicas e financeiras, com a indicação de quem deverá sustentá-las — sem, no entanto, se perder de vista o objectivo de desenvolvimento harmonioso das várias indústrias. Escusado será dizer que, para cada uma, haverá que escolher a abordagem mais apropriada sob diversos aspectos (comunitário ou nacional, maior ou menor intersectorialidade, etc.). A acção negocial da Comunidade no plano internacional deve, por fim, ser devidamente intensificada, para combater todas as formas de distorção da concorrência.

3.5. Uma vez mais, o Comité [cf. o parecer sobre a comunicação da Comissão referente à «Política industrial num ambiente aberto e concorrencial»<sup>(1)</sup>] faz questão de ver claramente delimitados a perspectiva geral e os instrumentos de política económica, com particular relevo para o tema da concorrência. Se se pretende que o futuro da Europa marítima dependa da competitividade das suas empresas, as medidas de competência comunitária, nos termos delineados pela Comissão, não se afiguram suficientes, num horizonte curto a médio, para permitir às próprias empresas competirem de igual para igual em mercados em que as regras da livre concorrência são frequentemente infringidas.

<sup>(1)</sup> JO nº C 40 de 17. 2. 1992.

3.5.1. É por isto que é necessário, nas circunstâncias presentes, que a política de concorrência seja complementada por uma política (ou políticas) especificamente orientada(s) para o apoio às indústrias de transportes marítimos e de construção naval da Comunidade.

3.6. Cumpriria, por fim, esclarecer melhor o conceito de «subsidiariedade» referido à posição da Comunidade e dos Estados-membros. Se é de recusar lógicas assistenciais, já é inteiramente justificável uma política industrial enquadrada por medidas de coordenação e financeiras capazes de apoiarem os operadores na fase de consolidação e de relançamento das empresas, num clima de crescente cooperação entre sectores e dentro de cada sector.

3.7. O que hoje se impõe é uma substancial mudança de mentalidade em sectores durante demasiado tempo mortificados por uma crise que — sobretudo em regiões que estão entre as menos desenvolvidas da Comunidade — eliminou centenas de milhares de postos de trabalho, fez subir sensivelmente a idade média dos que nela trabalham e contribuiu para orientar para outras indústrias «em crescimento» os jovens mais bem preparados. É esta a «dimensão social» que — para além dos programas, necessários embora, de formação profissional, destinados a enfrentar a crescente penúria de marítimos comunitários — não se consegue encontrar no documento da Comissão, quando deve ser um dos objectivos primários de uma política que seja, finalmente, «de ataque» para as indústrias marítimas da Comunidade.

3.8. Dimensão social quer também dizer segurança do trabalho e protecção do ambiente marinho: problemas de cultura e de profissionalismo antes ainda, talvez, que de tecnologia. Sem a recuperação e o respeito rigoroso de padrões de segurança adequados nas condições de operação dos navios e dos portos, os riscos a que estão expostas as costas da Europa — com as suas actividades económicas, património histórico e riquezas naturais — poderão crescer dramaticamente e, com eles, os custos a suportar para dar remédio aos danos causados.

Feito em Bruxelas, em 26 de Maio de 1992.

*O Presidente  
do Comité Económico e Social*

Michael GEUENICH