-se, a título de exemplo, o facto de a letra «L», utilizada como marca nas embalagens, ter o significado de «Lote» na directiva relativa à marcação de lotes e o de «Luxemburgo» na presente proposta de regulamento. Também os caracteres CEE são redundantes.

6.4.2. No que se refere aos produtos importados, o importador deveria fazer figurar o seu endereço nos lotes em conformidade com o disposto na Directiva 79/112/CEE [1], e assumir a responsabilidade da identificação dos mesmos. Os alimentos para animais de companhia referidos em 3.2 devem ser rotulados de acordo com as directivas relativas aos ingredientes alimentares animais.

[1] JO nº L 33 de 8. 2. 1979, p. 1.

Feito em Bruxelas, em 28 de Março de 1990.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Alberto MASPRONE

Parecer sobre a proposta de directiva do Conselho relativa à aceitação mútua de licenças para o exercício de funções na aviação civil [1]

(90/C 124/07)

Em 20 de Dezembro de 1989, o Conselho decidiu, em conformidade com artigo 84º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção dos Transportes e Comunicações, incumbida de preparar os trabalhos na matéria, emitiu parecer em 14 de Março de 1990, sendo relator Velasco Mancebo.

Na 275ª reunião plenária (sessão de 28 de Março de 1990), o Comité Económico e Social adoptou, por ampla maioria e 5 abstenções, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. A directiva do Conselho relativa à aceitação mútua das licenças do pessoal que exerce funções na aviação civil persegue dois objectivos básicos.

1.1.1. Facilitar a mobilidade

Trata-se de incentivar a mobilidade do pessoal que exerce as profissões abrangidas pela directiva.

Esta mobilidade é particularmente instante no domínio de actividade da aviação civil, devido ao estrangulamento que se faz sentir no sector em resultato do desequilíbrio entre a oferta e a procura de trabalho a nível nacional, desequilíbrio que poderia ser atenuado no espaço comunitário.

O problema é particularmente grave no que diz respeito aos pilotos ligados às companhias aéreas de pequena dimensão e aos controladores aéreos.

1.1.2. Preservar a segurança na mobilidade

A aludida mobilidade intracomunitária deverá estribar-se em garantias de segurança. Para tanto, serão exigidos requisitos mínimos de conhecimentos e de experiência para a concessão de licenças e uma formação homogénea a nível comunitário.

1.2. Ambos os objectivos serão atingidos através de um processo de harmonização das condições de acesso às profissões e de programas de formação adequados às funções directamente relacionadas com as actividades de tráfego aéreo que são objecto da proposta de directiva. Os aludidos requisitos e programas pressupõem uma base mínima obrigatória para os doze países membros e implicarão uma relação pormenorizada das obrigações a cumprir a nível comunitário.

1.3. Na perspectiva da Comissão, nos termos do artigo 1º da proposta de directiva, o âmbito de aplição

[1] JO nº C 10 de 16. 1. 1990, p. 12.

deste diploma abrangerá o pessoal de voo (pilotos e mecânicos de voo, hospedeiras e comissários de bordo), o controlo de tráfego aéreo, as operações de voo, as operações em estações aeronáuticas e os técnicos de manutenção.

1.4. O periodo compreendido entre a data de adopção da Directiva e 31 de Dezembro de 1992 comportará duas fases, necessárias à aplicação das medidas propostas, a saber:

1.4.1. Primeira fase: caso seja adoptada a directiva, passará a ser obrigatória, a partir de 1 de Julho de 1990, a aceitação mútua de licenças nos doze países comunitários, desde que sejam satisfeitas, pelo menos, as normas e práticas internacionais mínimas estabelecidas no anexo I da Convenção relativa à Aviação Civil International (CACI).

1.4.2. Segunda fase: De 1 de Julho de 1990 a 31 de Dezembro de 1992, a Comissão, mediante consulta dos representantes das profissões abrangidas e assistida por um Comité constituído por representantes dos Estados-membros, submeterá à apreciação do referido Comité um projecto de medidas a adoptar. Tal projecto não se confinará às normas relativas às profissões especificadas no anexo 1 da CACI, isto é, serão igualmente estabelecidos requisitos e programas para os tripulantes de cabina, neste caso relativos a procedimentos de segurança. As novas medidas serão adoptadas desde que os pareceres da Comissão e do Comité sejam coincindentes. Caso contrário, a proposta da Comissão subirá ao Conselho para aprovação.

2. Antecedentes

O Comité Económico e Social considera, não obstante as mutações que inevitavelmente se produzem com o tempo, ter desenvolvido uma linha de pensamento global sobre o transporte aéreo, em que o reconhecimento das licenças se insere nesse conjunto estratégico, constituindo, simultaneamente, uma componente do diálogo entre as forças sociais. Disto é testemunho o parecer do CES sobre o Memorando nº 2 « Aviação Civil », de 26 de Setembro de 1985, onde se afirma: [1]

2.1. *Ponto 2.4*

> « O objectivo de uma política global de transportes aéreos deverá inserir-se na política comunitária de transportes, a qual deverá ter em conta ... o reconhecimento mútuo das licenças e diplomas... »

2.2. *Ponto 3.8.1.3*

> « a política de concorrência deve ter plenamente em conta os problemas sociais, para o que se torna necessário constituir um comité conjunto empresários/sindicatos no sector da aviação civil, o que é já uma realidade em outros sectores dos transportes.

O referido comité deverá, uma vez constituído, ocupar-se de questões como:

a) reconhecimento das licenças;

b) harmonização das condições de trabalho e de formação no sentido do progresso social;

c) repercussões das propostas a nível das Comunidades Europeias;

d) estabilidade de emprego e criação de postos de trabalho;

e) estudos. »

3. Observações na generalidade

3.1. O Comité concorda, de uma forma geral, com os objectivos de mobilidade e de segurança que a Directiva propõe, bem como com a definição de requisitos profissionais mínimos que assegurem a realização de tais objectivos.

3.2. O Comité acolhe, ainda, favoravelmente a decisão de aplicar as normas estabelecidas no anexo 1 da CACI para o reconhecimento provisório das licenças a partir da data indicada.

3.3. O Comité subscreve a proposta da Comissão de adaptar, « na primeira fase », os requisitos exigidos para a concessão de licenças aos requisitos estabelecidos pela CACI, enquanto que, « na segunda fase », os requisitos profissionais mínimos e o programa de formação mínima deveriam limitar-se à formação em matéria de segurança.

3.4. O Comité considera, todavia, indispensável ter em conta os seguintes aspectos:

3.4.1. No entender do Comité, qualquer processo de consulta deve adoptar mecanismos rigorosos para a recolha de opiniões. Esses canais de consulta são constituídos pelos comités consultivos, quer paritários, quer de consumidores, e pelas representações institucionais dos Estados-membros. Qualquer procedimento alheio às instituições, ou a criação de órgãos transitórios de consulta, poderá redundar em gastos supérfluos ou arbitrariedades.

4. Observações na especialidade

4.1. *Nº 1 do artigo 1º*

A Comissão deveria incluir neste ponto uma definição mais exaustiva do âmbito da directiva, especialmente no que se referer ao pessoal de cabina, a fim de evitar erros de interpretação.

[1] JO nº C 303 de 25. 11. 1985, p. 31.

4.2. *Nº 1 do artigo 9º*

Substituir « A Comissão adoptará, ... e em conformidade com o processo previsto no artigo 10º ... » por « O Conselho adoptará, ..., sob proposta da Comissão e após parecer do Parlamento Europeu e do Comité Económico e Social, ... ».

4.3. *Artigo 10º*

Suprimir os nºs 2 e 3 deste artigo.

Feito em Bruxelas, em 28 de Março de 1990.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Alberto MASPRONE

Parecer sobre a proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 84/647/CEE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias [1]

(90/C 124/08)

Em 28 de Setembro de 1989, o Conselho decidiu, em conformidade com o artigo 75º do tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção dos Transportes e Comunicações, encarregada de preparar os trabalhos do Comité nesta matéria, emitiu parecer em 14 de Março de 1990, sendo relator: Jean Marvier.

Na 275ª reunião plenária (sessão de 28 de Março de 1990), o Comité Económico e Social adoptou por unanimidade o seguinte parecer.

O Comité aprova a orientação da proposta da Comissão, que visa harmonizar a situação dos veículos de aluguer na Comunicade, e considera que esta proposta é mais um passo dado para a instituição de uma política comum dos transportes.

1. **Observações na generalidade**

1.1. O recurso ao aluguer corresponde a uma necessidade real do mercado, que se manifesta em todos os sectores da vida económica. Quer se trate de computadores, de entrepostos, de materiais de manutenção ou de veículos, as empresas industriais, comerciais e de serviços vêm preferindo cada vez mais o aluguer à compra, solicitando ao locador que assegure quer o investimento, quer a manutenção do bem alugado. É por esta razão que, em todos os países, no domínio dos transportes rodoviários de mercadorias, os utilizadores são favoráveis ao livre aluguer de camiões.

1.2. Convém, no entanto, apreciar a proposta da Comissão perspectivando globalmente a política dos transportes, de modo a ser possível, nomeadamente, medir os efeitos recíprocos de diferentes disposições relativas aos transportes rodoviários e suas consequências no plano social.

1.3. Em nenhum dos Estados que autorizam o aluguer para efeitos de transporte por conta própria (7 em 12) se verificou que a possibilidade de recurso ao aluguer tenha tido como efeito o desenvolvimento do transporte por conta própria em detrimento do transporte profissional.

1.4. Se é verdade que os transportadores profissionais podem, já e em todos os Estados, alugar veículos, esta possibilidade continua a ser meramente teórica nos Estados que aplicam cláusulas restritivas. Com efeito, é praticamente impossível rentabilizar uma empresa de aluguer de camiões, se a clientela se restringir aos transportadores profissionais, e mais ainda se a isso se vier juntar umla cláusula de duração mínima de aluguer. Pelo contrário, a liberdade total de que goza, em todos os Estados, o aluguer de semi-reboques, permitiu um amplo desenvolvimento desta actividade, com igual (se não maior) proveito para o transporte profissional quanto para o transporte por conta própria.

[1] JO nº C 296 de 24. 11. 1989, p. 7.