

jurídica, um período de dez anos — como acontece com os dois actuais regulamentos —, tanto mais que os

acordos de licença são, frequentemente, elaborados de modo a abranger longos períodos de tempo.

Bruxelas, 25 de Janeiro de 1995.

*O Presidente
do Comité Económico e Social*

Carlos FERRER

Parecer sobre a proposta de Directiva do Conselho relativa à harmonização das condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior para o transporte de mercadorias e de passageiros na Comunidade⁽¹⁾

(95/C 102/02)

Em 29 de Setembro de 1994, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 75º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Transportes e Comunicações, encarregada de preparar os correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 11 de Janeiro de 1995. Foi Relator S. Colombo.

Na 322ª Reunião Plenária (sessão de 25 de Janeiro de 1995) o Comité Económico e Social adoptou por grande maioria, com 1 abstenção, o presente parecer.

1. Fundamentos da proposta

1.1. A proposta de directiva explica-se por as condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior divergirem de Estado para Estado, sobretudo no que diz respeito a idade mínima, aptidão física, experiência e formação profissionais.

1.2. É óbvio que as diferenças de critérios podem ser factores de distorção de concorrência entre os transportadores de certos Estados-membros.

1.3. O aumento constante da dimensão das embarcações e do transporte de substâncias perigosas tornam impreterível a criação de condições máximas de segurança e uma harmonização «por cima» das condições de obtenção do certificado.

Quando necessário, o reforço das condições de segurança, para além de garantir o material fluvial e, sobretudo, proteger a vida humana, poderá também ser dirigido à protecção do ambiente.

1.4. O Comité concorda com os fundamentos e o conteúdo da directiva sob reserva das observações infra.

2. Observações na generalidade

2.1. O Comité regista que a presente proposta, ao fundamentar-se no artigo 75º do Tratado, é da competência exclusiva da Comunidade, mas espera que se consiga harmonizar o mais rapidamente possível as condições de obtenção do certificado de condução de embarcações.

2.1.1. O âmbito limitado desta harmonização deriva de a directiva em apreço ter em vista completar o disposto na Directiva 91/672/CEE⁽²⁾, relativa ao mesmo assunto.

2.2. O Comité sugere à Comissão que não perca de vista a necessidade de exigir condições idênticas aos condutores de países terceiros.

⁽¹⁾ JO nº C 280 de 6. 10. 1994, p. 5.

⁽²⁾ JO nº L 373 de 31. 12. 91, p. 29.

2.3. O Comité entende conveniente que se definam os critérios relativos às embarcações (por exemplo, a arqueação bruta mínima, número de passageiros, comprimento, capacidade do motor) a considerar para a aplicação da directiva.

3. Observações na especialidade

3.1. O Comité examinou as razões subjacentes a algumas derrogações. No atinente à exclusão da navegação no Reno, a derrogação prende-se com o facto de existir um certificado específico para esta navegação, de harmonia com a Convenção de Mannheim, que responde aos critérios exigidos para a obtenção do certificado comunitário.

3.2. Artigo 5º

No que diz respeito à solução preconizada relativamente à idade mínima para obtenção do certificado e do consequente reconhecimento recíproco pelos diferentes Estados-Membros, o Comité considera correcto o disposto no artigo. No entanto, dado que a condução está sempre associada a responsabilidades de gestão de pessoal, e tendo em conta o disposto no primeiro parágrafo do artigo 7º, afigurar-se-á mais conveniente estabelecer como idade mínima 21 anos.

3.3. Artigo 6º

O Comité entende que se poderia prever um exame médico periódico (por exemplo de cinco em cinco ou de dez em dez anos) para os titulares de certificado até perfazerem 65 anos. Ultrapassada esta idade, a periodicidade deveria ser menos espaçada (todos os anos ou de dois em dois anos).

O exame médico deve obedecer a critérios sanitários harmonizados.

3.4. Artigo 7º

Como o diário de bordo pessoal constitui a única referência no que toca a experiência profissional, haveria que harmonizar a sua forma e conteúdo.

3.5. Artigo 9º

O Comité considera apropriadas as condições previstas neste artigo respeitantes aos conhecimentos profissionais suplementares e ao exame complementar em caso de transporte de substâncias perigosas.

3.6. Artigo 10º

Relativamente à condução por radar, dever-se-ia prever um exame prático e conhecimentos o mais actualizados possível sobre sistemas de navegação às cegas, que também é possível com recurso a outros equipamentos electrónicos acoplados ao radar (ver capítulo C do Anexo II).

3.7. Artigo 11º

A decisão de recusa ou de retirada do certificado, além de ser fundamentada, deve assentar em requisitos harmonizados, como por exemplo: ocorrência de acidentes que reduzam a capacidade física, ou conduta profissional sancionada por autoridade competente.

3.8. Anexo II

Parecem apropriados os conhecimentos profissionais exigidos no anexo II, sobretudo em vista da criação de condições de máxima segurança. Contudo, o necessário conhecimento da rota e das condições meteorológicas prevalentes na rota habitual deveriam figurar entre as condições complementares ao capítulo A do Anexo II.

4. Conclusão

Reiterando embora o seu acordo de princípio com a proposta de directiva, o Comité recomenda à Comissão que se esforce para que se consiga concretizar em tempo útil o reconhecimento recíproco e a harmonização de toda a matéria relativa aos certificados, incluindo os certificados necessários para a navegação marítima e navegação de recreio.

Bruxelas, 25 de Janeiro de 1995.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Carlos FERRER