

9. Conclusão

9.1. O Comité

- apoia, de um modo geral, a comunicação da Comissão, que constitui um passo significativo para a definição de uma política audiovisual adequada na era digital;
- está bem ciente de que o sector audiovisual, além de ser um dos sectores maiores criadores de postos de trabalho, continuará a desempenhar um papel fundamental em prol da democracia, da liberdade de opinião e do pluralismo, bem como da protecção e promoção da diversidade cultural na Europa;

- aguarda com expectativa poder ver e avaliar os resultados dos estudos e outras acções propostas pela Comissão;
- considera que a necessidade de coerência entre as políticas cultural, audiovisual e de concorrência da CE deve traduzir-se em orientações que salvaguadem a diversidade cultural, permitindo que os diversos sistemas nacionais promovam adequadamente o potencial de produção dos Estados-Membros;
- entende que os serviços públicos de radiodifusão terão, no exercício das suas funções, de continuar a tirar partido do progresso tecnológico para garantir a democracia, o pluralismo, a coesão social e a diversidade cultural e linguística.

Bruxelas, 19 de Outubro de 2000.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Göke FRERICHS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Conselho Respeitante ao Acordo Europeu sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil celebrado por Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)»

(2001/C 14/23)

Em 19 de Outubro de 2000, o Comité Económico e Social decidiu, em conformidade com o disposto no artigo 23.º, n.º 3 do Regimento, elaborar parecer de iniciativa sobre a proposta supramencionada.

O Comité Económico e Social incumbiu a Secção de Transportes, Energia, Infra-Estruturas e Sociedade da Informação da preparação dos correspondentes trabalhos. Nos termos dos artigos 20.º e 50.º do Regimento foi designado relator-geral J. Konz.

Na 376.ª reunião plenária de 19 de Outubro de 2000, o Comité Económico e Social adoptou, por 81 votos a favor, 1 voto contra e 1 abstenção, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. Em 22 de Março de 2000, os parceiros sociais da aviação civil celebraram um acordo sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal «móvel», ou seja, os pilotos, os mecânicos móveis e o pessoal de cabina.

1.2. Posteriormente, apresentaram este acordo europeu à Comissão com o pedido expresso de que fosse aplicado a nível comunitário com base numa decisão do Conselho, sob

proposta da Comissão, em conformidade com o artigo 139.º, n.º 2, do Tratado.

1.3. As 5 organizações signatárias⁽¹⁾ do referido acordo, tanto da parte patronal como da parte sindical, são reconhecidas como:

⁽¹⁾ AEA (Associação das Companhias Aéreas Europeias).
IACA (International Air Carrier Association).
ERA (European Regions Airline Association).
ECA (European Cockpit Association).
ETF (European Transport Workers' Federation), filiada na CES (Confederação Europeia de Sindicatos).

- sendo representativas a nível europeu e
- tendo capacidade para negociar acordos a nível comunitário,
- possuem, também, estruturas adequadas que lhes permitem participar eficazmente na aplicação das disposições sociais do Tratado e dos acordos por elas assinados.

1.4. Fazem ainda parte do Comité Paritário da Aviação Civil desde a sua criação em 1987. Nesta sede, conseguiram aprovar, por consenso, diversos pareceres globais sobre questões da política comum de transportes e da sua vertente social.

1.5. Após exame atento, a Comissão concluiu que nenhuma das cláusulas deste acordo europeu era contrária ao direito comunitário e que as obrigações impostas aos Estados-Membros não derivam directamente do acordo entre os parceiros sociais para tal habilitados mas da modalidade da sua execução nos termos da directiva, uma vez aprovada pelo Conselho.

1.6. Por isso, o acordo europeu em questão é apenas anexado à proposta de directiva a aprovar pelo Conselho com o fim de conferir àquele acordo europeu, sem qualquer alteração, força obrigatória geral nos Estados-Membros.

2. Observações na generalidade

2.1. O CES reitera, mais uma vez, a sua fundamental convicção quanto ao papel essencial dos parceiros sociais na tarefa de completar, reforçar e adaptar a nível comunitário as normas nacionais sobre as condições de trabalho, com a condição de que o acto regulamentar preveja explicitamente uma cláusula de «não regressão».

2.2. No que respeita à presente proposta de directiva, o CES congratula-se com o facto de o acordo europeu a ela anexo ser já o terceiro após os acordos europeus assinados pelos parceiros sociais em 30 de Setembro de 1998 e que entraram em vigor a nível comunitário através de directivas do Conselho, a saber:

- para os transportes marítimos, a Directiva 1999/63/CE de 21 de Junho de 1999 e

- para os transportes ferroviários, a Directiva 2000/34/CE de 22 de Junho de 2000 que altera a Directiva 93/104/CE⁽¹⁾, de 23 de Novembro de 1993 a fim de abranger os sectores e actividades dela excluídos.

2.3. O CES congratula-se com o facto de um acordo europeu celebrado entre os trabalhadores «móveis», (correntemente designados por «pessoal navegante»), neste importante sector dos transportes, que pela sua natureza deve funcionar sete dias por semana e muitas vezes até altas horas da noite (por vezes mesmo toda a noite) e operar atravessando diversos fusos horários, sejam protegidos contra os efeitos nefastos para a sua saúde e segurança decorrentes de:

- duração do trabalho excessivamente longa;
- insuficiente repouso;
- trabalho nocturno;
- padrões irregulares de trabalho.

2.4. Já no ponto 3.5.2 do seu parecer de 9 de Março de 1999⁽²⁾ sobre os sectores e actividades excluídos da directiva 93/104/CE⁽¹⁾ sobre certos aspectos da organização do tempo de trabalho, o CES insistira com a Comissão e os parceiros sociais interessados para que os trabalhadores «móveis» deste sector em plena evolução fossem igualmente abrangidos pelas disposições da referida directiva, em vigor desde 23 de Novembro de 1996.

2.5. No ponto 3.5.5 do mesmo parecer, o CES insistiu em sublinhar a necessidade de um dispositivo regulamentar a nível comunitário que limitasse o tempo de trabalho e garantisse suficiente repouso com base em considerações de segurança da exploração e protecção suficiente em matéria de saúde e segurança do pessoal «móvel» da aviação civil. Nessa mesma altura, o CES felicitou os parceiros sociais, que tinham retomado as negociações no Comité Paritário da Aviação Civil, encorajando-os a celebrar, o mais depressa possível, um acordo negociado.

2.6. Com a assinatura do Acordo europeu, em 22 de Março último, a esperança do CES concretizou-se, não obstante o facto de os parceiros sociais, habilitados a negociar e a assinar acordos europeus, não terem acompanhado o CES na recusa, formulada no ponto 3.5.4 do seu parecer de 9 de Março, de aceitar qualquer extensão para além dos 6 meses do período de referência para verificar que a duração média de trabalho para cada período de 7 dias não exceda 48 horas, incluindo as horas extraordinárias.

⁽¹⁾ JO L 307 de 13.12.1998, p. 18 — Parecer do CES: JO C 60 de 8.3.1991, p. 26.

⁽²⁾ JO C 138 de 18.5.1999, p. 33.

2.7. Segundo os parceiros sociais, o acordo celebrado equilibra a necessidade de assegurar protecção suficiente da saúde e da segurança do pessoal em matéria de tempo de trabalho e a exigência de adequada flexibilidade de funcionamento das companhias aéreas.

2.8. O quadro apresentado pela Comissão no ponto 8 da sua exposição de motivos mostra que as 3 organizações patronais signatárias (ver nota de rodapé, p. 119) ocupam no plano comunitário mais de 94 % do pessoal «móvel» em questão, enquanto que as 2 organizações sindicais (ver nota de rodapé, p. 119) representam mais de 74 % destes trabalhadores até agora excluídos do âmbito da directiva 93/104/CE (ver nota de rodapé 1, p. 120) relativa a certos aspectos da organização do tempo de trabalho.

2.9. O facto de a ERA (ver nota de rodapé, p. 119), que representa 59 operadores de média e pequena dimensão, ser co-signatária de pleno direito do referido acordo europeu dá garantia de que os interesses das PME foram devidamente tidos em consideração.

3. Observações finais

3.1. O CES apoia firmemente a Comissão que, no artigo 3.º da proposta de directiva em análise, impõe aos Estados-

-Membros a introdução de sanções efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

3.2. As vantagens que a população em geral e os passageiros em particular retirarão de um regulamento negociado do tempo de trabalho e de repouso do pessoal «móvel» da aviação civil são evidentes, pois todos sabem muito bem que a fadiga provocada por horários de trabalho demasiado longos e pela falta de repouso suficiente constituem um risco efectivo para a saúde e a segurança do pessoal. Delas se ressentem também a qualidade do serviço prestado aos passageiros.

3.3. Estando definidas as normas de protecção da saúde e da segurança do pessoal «móvel» da aviação civil, o CES espera agora que a Comissão apresente o mais depressa possível propostas sobre as limitações do tempo de voo e do tempo de serviço, bem como sobre as exigências em matéria de repouso (ver a este propósito a cláusula 8 do acordo europeu em questão) a fim de que a vertente da segurança da exploração seja também abrangida por normas comunitárias.

3.4. Como conclusão, o CES desejaria declarar, por seu lado, que a introdução de normas comunitárias mínimas em matéria de tempo de trabalho do pessoal «móvel» da aviação civil representa um passo importante para alcançar uma plataforma mínima de direitos fundamentais dos trabalhadores.

Bruxelas, 19 de Outubro de 2000.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Göke FRERICHS