

την επισήμανση του συσκευασμένου προϊόντος και σημαίνει «lot» (παρτίδα) στην οδηγία περί επισήμανσης και «Luxembourg» στην παρούσα πρόταση. Επίσης τα γράμματα EEC είναι περιττά.

6.4.2. Πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε να αναγράφεται στα εισαγόμενα αγαθά η διεύθυνση του εισαγωγέα, σύμφωνα με

την οδηγία 79/112/ΕΟΚ⁽¹⁾, και να αναφέρεται το όνομα του εισαγωγέα που είναι υπεύθυνος για την εξακρίβωση της παρτίδας. Οι τροφές κατοικίδιων ζώων, στις οποίες γίνεται αναφορά στο κεφ. 3.2, πρέπει να επισημαίνονται σύμφωνα με τις Οδηγίες για τις ζωοτροφές.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 33 της 08. 02. 1979, σ. 1.

Βρυξέλλες, 28 Μαρτίου 1990.

*Ο Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής*
Alberto MASPRONE

Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου περί αμοιβαίας αποδοχής των αδειών προσωπικού για την άσκηση καθηκόντων στην πολιτική αεροπορία⁽¹⁾

(90/C 124/07)

Στις 20 Δεκεμβρίου 1989 το Συμβούλιο αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 84 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την παραπάνω πρόταση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών υιοθέτησε τη γνωμοδότησή τους στις 14 Μαρτίου 1990 (Εισηγητής: ο κ. Velasco Mancebo).

Στην 275η σύνοδο της ολομέλειας (συνεδρίαση της 28ης Μαρτίου 1990) η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με μεγάλη πλειοψηφία και 5 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η Οδηγία του Συμβουλίου περί αμοιβαίας αποδοχής των αδειών των προσώπων που ασκούν καθήκοντα στην πολιτική αεροπορία έχει δύο βασικούς στόχους.

1.1.1. Να διευκολύνει την κινητικότητα

Πρόκειται για την ενθάρρυνση της κινητικότητας στα επαγγέλματα που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής αυτής της οδηγίας.

Αυτή η κινητικότητα είναι ιδιαίτερα επείγουσα για αυτό το πεδίο δραστηριότητας της πολιτικής αεροπορίας που οφείλεται στη σημερινή συμφόρηση που επικρατεί στον τομέα λόγω ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης εργασίας στους εθνικούς χώρους· ανισορροπία που θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί στον κοινοτικό χώρο.

Το πρόβλημα είναι ιδιαίτερα σοβαρό στην κατηγορία των πιλότων σε σχέση με τις μικρές αεροπορικές εταιρείες, όπως επίσης στο επάγγελμα του εναέριου ελεγκτή.

1.1.2. Διατήρηση της ασφάλειας σε σχέση με την κινητικότητα

Η εν λόγω διακοινοτική κινητικότητα θα πρέπει να συνοδεύεται με ασφαλιστικές εγγυήσεις. Γι' αυτό θα απαιτηθεί κατά τη χορήγηση των αδειών ένα ελάχιστο επίπεδο γνώσεων και εμπειριών καθώς και ομοιογενής κατάρτιση σε κοινοτικό επίπεδο.

1.2. Και οι δύο στόχοι θα επιτευχθούν μέσω μιας εναρμονίζουσας διαδικασίας προϋποθέσεων για την πρόσβαση στα επαγγέλματα και μέσω των κατάλληλων προγραμμάτων κατάρτισης για τα καθήκοντα που σχετίζονται άμεσα με τις δραστηριότητες εναέριας κυκλοφορίας που αποτελούν αντικείμενο της προτεινόμενης οδηγίας. Αυτές οι προϋποθέσεις και τα προγράμματα θα απαιτούν μία υποχρεωτική ελάχιστη βάση για τις δώδεκα χώρες μέλη και θα συνεπάγονται μία λεπτομερειακή παρουσίαση των υποχρεώσεων σε κοινοτικό επίπεδο.

1.3. Το πεδίο εφαρμογής της πρότασης θα περιλαμβάνει, σύμφωνα με την ερμηνεία που δίνει η Επιτροπή στο άρθρο 1

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 10 της 16. 1. 1990, σ. 12.

της εν λόγω πρότασης οδηγίας, το πλήρωμα πτήσης (πιλότους, μηχανικούς πτήσης αεροσυνόδου και φροντιστές), τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, τους χειρισμούς κατά την πτήση, τις υπηρεσίες στα αεροδρόμια και τους τεχνικούς συντήρησης.

1.4. Στην περίοδο που μεσολαβεί μεταξύ της υιοθέτησης της οδηγίας και της 31ης Δεκεμβρίου 1992, θα πραγματοποιηθούν δύο φάσεις, αναγκαίες για την περαιτέρω ανάπτυξη αυτών των μέτρων, που είναι οι ακόλουθες:

1.4.1. Πρώτη φάση: Από την 1η Ιουλίου 1990, εάν εγκριθεί η οδηγία, θα είναι υποχρεωτική η αποδοχή των αδειών μεταξύ των δώδεκα κοινοτικών χωρών βάσει της συμμόρφωσης τουλάχιστον με τους ελάχιστους διεθνείς κανόνες και πρακτικές της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) που αναφέρονται στο Παράρτημα 1.

1.4.2. Δεύτερη φάση: Από την ημερομηνία αυτή έως τις 31 Δεκεμβρίου 1992, η Επιτροπή, μέσω διαβουλευσεων με εκπροσώπους των ενδιαφερόμενων επαγγελματιών και με τη βοήθεια μιας διευθύνουσας επιτροπής που συγκροτείται από εκπροσώπους των κρατών μελών θα υποβάλει σχέδιο μέτρων στην εν λόγω επιτροπή. Στο εν λόγω σχέδιο θα παρατίθενται οι κανόνες όχι μόνο για τα επαγγέλματα που προσδιορίζονται στο Παράρτημα 1 της ΔΟΠΑ ή, πράγμα που είναι το ίδιο, αλλά θα αναπτύσσονται οι προϋποθέσεις και προγράμματα για τα πληρώματα θαλάμου.

Στην περίπτωση που οι απόψεις της Επιτροπής και της διευθύνουσας επιτροπής συμπίπτουν, θα υιοθετηθούν τα νέα μέτρα· σε αντίθετη περίπτωση η πρόταση της Επιτροπής θα διαβιβασθεί στο Συμβούλιο για την έγκρισή της· σ' αυτή την περίπτωση σχετικά με τις διαδικασίες ασφάλειας.

2. Τι είχε προηγηθεί

Θεωρήσαμε ότι, παρά τις μεταβολές που με την πάροδο του χρόνου πραγματοποιούνται αναπόφευκτα, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή προώθησε ένα συνολικό προβληματισμό σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές στον οποίο η αναγνώριση των αδειών αποτελεί τμήμα αυτού του στρατηγικού συνόλου, και ταυτόχρονα τμήμα της συζήτησης μεταξύ των κοινωνικών δυνάμεων. Αυτό φανερώνεται στη γνωμοδότηση της ΟΚΕ για το Υπόμνημα 2 «Πολιτική Αεροπορία» της 26ης Σεπτεμβρίου 1985 όπου αναφέρεται το εξής⁽¹⁾:

2.1. Εδάφιο 2.4

«Σαν στόχος πρέπει να τεθεί μια σφαιρική και συνεχής πολιτική των αεροπορικών μεταφορών που να αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο μιας κοινοτικής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών. Γι' αυτό θα πρέπει να ληφθούν υπόψη ... η αμοιβαία αναγνώριση αδειών και διπλωμάτων...»

2.2. Εδάφιο 3.8.1.3

«Η πολιτική ανταγωνισμού πρέπει να λαμβάνει πλήρως υπόψη τα κοινωνικά θέματα. Γι' αυτό απαιτείται και στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας η σύσταση ισομερούς επιτροπής εργοδοτών/ενώσεων εργαζομένων, όπως έχει ήδη συσταθεί και σε άλλους τομείς των μεταφορών.

Η επιτροπή αυτή θα πρέπει να εξετάζει θέματα όπως:

- α) αμοιβαία αναγνώριση αδειών·
- β) εναρμόνιση των όρων εργασίας και εκπαίδευσης στο πνεύμα της κοινωνικής προόδου·
- γ) επιπτώσεις των προτάσεων που γίνονται σε κοινοτικό επίπεδο·
- δ) εξασφάλιση και ανάπτυξη των θέσεων απασχόλησης·
- ε) μελέτες».

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΟΚΕ εγκρίνει σε γενικές γραμμές τους στόχους υπέρ της κινητικότητας και ασφάλειας που προτείνει η οδηγία, όπως επίσης την εισαγωγή ελάχιστων επαγγελματικών «προτύπων» που θα εξασφαλίζουν τους εν λόγω στόχους.

3.2. Η ΟΚΕ δέχεται επίσης θετικά την απόφαση να εφαρμοσθεί για την προσωρινή αναγνώριση των αδειών το Παράρτημα 1 των κανόνων ΔΟΠΑ από την ημερομηνία που έχει αναφερθεί.

3.3. Η ΟΚΕ δέχεται με ικανοποίηση την πρόταση της Επιτροπής να προσαρμοσθούν «σε πρώτη φάση» οι προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη χορήγηση πιστοποιητικών ικανότητας στις απαιτήσεις που έχουν καθορισθεί από την ΔΟΠΑ, ενώ σε «δεύτερη φάση» η θέσπιση βασικών επαγγελματικών απαιτήσεων και το πρόγραμμα βασικής κατάρτισης θα περιορισθεί στην κατάρτιση στα θέματα ασφάλειας.

3.4. Ωστόσο, θεωρεί απαραίτητο να ληφθεί υπόψη η ακόλουθη διευκρίνηση.

3.4.1. Θεωρούμε ότι για κάθε διαδικασία διαβουλευσεων θα πρέπει να υπάρξουν αυστηροί μηχανισμοί για την έκφραση των απόψεων. Αυτοί οι μηχανισμοί διαβουλευσεων θα συγκροτηθούν από τις συμβουλευτικές επιτροπές, τόσο τις ισομερείς όσο και εκείνες των καταναλωτών, καθώς και από τους θεσμικούς εκπροσώπους των χωρών μελών. Κάθε εξωτερική προς τα όργανα διαδικασία ή η δημιουργία μεταβατικών οργάνων διαβούλευσης μπορεί να σημαίνει ή καταστρατήγηση ή αυθαιρεσία.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Άρθρο 1.1.

Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει σ' αυτό το σημείο έναν εξαντλητικό ορισμό του πεδίου της Οδηγίας, κυρίως σχετικά με το πλήρωμα πτήσης και θαλάμου που θα αποτρέπει σφάλματα κατά την ερμηνεία.

(1) ΕΕ αριθ. C 303 της 25. 11. 1985, σ. 31.

4.2. Άρθρο 9.1.

Να αντικατασταθούν οι λέξεις «σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 10» από τις λέξεις «το Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, και με την προηγούμενη

γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής».

4.3. Άρθρο 10

Να διαγραφούν τα 10.2 και 10.3.

Βρυξέλλες, 28 Μαρτίου 1990.

Ο Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Alberto MASPRONE

Γνωμοδότηση σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 84/647/ΕΟΚ για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές⁽¹⁾

(90/C 124/08)

Στις 28 Σεπτεμβρίου 1989, και σύμφωνα με το άρθρο 75 της συνθήκης για την ίδρυση της ΕΟΚ, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή να γνωμοδοτήσει για την παραπάνω πρόταση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 14 Μαρτίου 1990 με βάση την εισήγηση του κ. Marvieg.

Στη 275η σύνοδο της ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 28ης Μαρτίου 1990) η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

Η ΟΚΕ επικροτεί τις κατευθύνσεις της πρότασης της Επιτροπής που αποβλέπει στην εναρμόνιση του τομέα των μισθωμένων οχημάτων και εκτιμά ότι η πρόταση αυτή αποτελεί ένα ακόμη βήμα προς τη δημιουργία κοινής πολιτικής μεταφορών.

1. Γενικές παρατηρήσεις

1.1. Η προσφυγή στη μίσθωση ανταποκρίνεται σε μια πραγματική ανάγκη της αγοράς, που εκδηλώνεται σε όλους τους τομείς της οικονομικής ζωής. Είτε πρόκειται για ηλεκτρονικούς υπολογιστές, αποθήκες, υλικό συντήρησης ή αυτοκίνητα, οι βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις και οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών επιλέγουν όλο και περισσότερο τη μίσθωση παρά την αγορά και ζητούν από τους ιδιοκτήτες να ασφαλίσουν τόσο την επένδυση όσο και τη συντήρηση του αγαθού που τίθεται στη διάθεσή τους. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο, στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, οι χρήστες τάσσονται σε όλες τις χώρες υπέρ της ελεύθερης μίσθωσης φορτηγών.

1.2. Ωστόσο, η πρόταση της Επιτροπής πρέπει να εκτιμηθεί στα πλαίσια μιας σφαιρικής προσέγγισης της πολιτικής μεταφορών που να επιτρέπει την μέτρηση των αμφίπλευρων

επιπτώσεων των διαφόρων διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές και τις συνέπειές τους από κοινωνική άποψη.

1.3. Στα κράτη μέλη που επιτρέπεται η μίσθωση μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό (7 από τα 12), η δυνατότητα προσφυγής στη μίσθωση δεν έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό εις βάρος της επαγγελματικής μεταφοράς.

1.4. Βέβαια, οι επαγγελματίες μεταφορείς δύνανται στο εξής, σε όλα τα κράτη, να μισθώνουν οχήματα· η δυνατότητα όμως αυτή παραμένει θεωρητική στα κράτη μέλη που εφαρμόζουν περιοριστικές ρήτρες. Είναι πράγματι αδύνατο να λειτουργεί αποδοτικά μια επιχείρηση μίσθωσης φορτηγών περιρίζοντας την πελατεία της μόνο σε επαγγελματίες μεταφορείς και, εκτός αυτού, με ελάχιστη περίοδο μίσθωσης. Αντίθετα, η πλήρης ελευθερία που υπάρχει σε όλα τα κράτη μέλη για τη μίσθωση ημιρυμουλκούμενων επέτρεψε τη μεγάλη ανάπτυξη αυτής της δραστηριότητας, που ωφέλησε στον ίδιο ή ακόμα και σε μεγαλύτερο βαθμό την επαγγελματική μεταφορά έναντι της μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 296 της 24. 11. 1989, σ. 7.