

incompatibilidades. Por ejemplo, se utiliza la letra L para el marcado de envase, con el significado de «Lote», en la Directiva sobre marcado; y para «Luxemburgo» en esta propuesta. Las siglas «CEE» son, asimismo, redundantes.

6.4.2. Deberá crearse un requisito para los productos importados, indicando la dirección del importador, de

conformidad con la Directiva 79/112/CEE<sup>(1)</sup>, haciendo responsable al importador de la identificación de lote. Los alimentos para animales domésticos indicados en 3.2 *supra*, deben ser etiquetados conforme a las Directivas sobre productos de alimentación animal.

<sup>(1)</sup> DO nº L 33 de 8. 2. 1979, p. 1.

Hecho en Bruselas, el 28 de marzo de 1990.

*El Presidente  
del Comité Económico y Social*

Alberto MASPRONE

**Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo sobre aceptación recíproca de licencias del personal que ejerce funciones en la aviación civil<sup>(1)</sup>**

(90/C 124/07)

El 20 de diciembre de 1989, de conformidad con el artículo 84 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de transportes y comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 14 de marzo de 1990 (ponente: Sr. Velasco Mancebo).

En su 275ª sesión plenaria (sesión del 28 de marzo de 1990), el Comité Económico y Social ha aprobado por una gran mayoría y 5 abstenciones el siguiente dictamen.

**1. Introducción**

1.1. La Directiva del Consejo sobre aceptación recíproca de licencias de personas que ejercen funciones en la aviación civil tiene dos objetivos básicos:

**1.1.1. Facilitar la movilidad**

Se trata de estimular la movilidad de las profesiones que están en el ámbito de esta Directiva.

Esta movilidad es especialmente urgente para este campo de actividad de la aviación civil debido al actual estrangulamiento existente en el sector por inadecuación entre oferta y demanda de trabajo en los espacios nacionales; inadecuación que podría ser aliviada en el espacio comunitario.

El problema es especialmente grave en la categoría de pilotos en relación con las pequeñas compañías aéreas, así como en la profesión de controlador aéreo.

**1.1.2. Preservar la seguridad en la movilidad**

Dicha movilidad intracomunitaria debe estar afianzada por unas garantías de seguridad. Para ello se exigirán unos requisitos mínimos de conocimientos y experiencias con la adjudicación de licencias y una formación homogénea a nivel comunitario.

1.2. Ambos fines se conseguirán a través de un proceso armonizador de requisitos de acceso a las profesiones y de programas de formación adecuados a las funciones directamente relacionadas con las actividades del tráfico aéreo objeto de la propuesta de Directiva. Esos requisitos y programas supondrán una base mínima obligatoria para los doce países miembros e implicará una relación pormenorizada de deberes a nivel comunitario.

1.3. El ámbito de aplicación de la propuesta englobará, según interpretación de la Comisión en atención

<sup>(1)</sup> DO nº C 10 de 16. 1. 1990, p. 12.

al artículo 1 de dicho proyecto de Directiva, a la tripulación de vuelo (pilotos, mecánicos de vuelo, hôteses, stewards), control de tráfico aéreo, operaciones de vuelo, operaciones en estaciones aeronáuticas y técnicos de mantenimiento.

1.4. En el período que transcurrirá entre la aprobación de esta Directiva y el 31 de diciembre de 1992, se desarrollarán dos fases, necesarias en el desarrollo de estas medidas, que son las siguientes:

1.4.1. Primera fase: A partir del 1 de julio de 1990, si se aprueba esta Directiva, será obligatoria la aceptación de licencias entre los doce países comunitarios en base al cumplimiento, al menos, de las normas y prácticas internacionales mínimas de la Organización de la aviación civil internacional (OACI) reflejadas en su Anexo 1.

1.4.2. Segunda fase: Desde esa fecha hasta el 31 de diciembre de 1992 la Comisión, a través de la consulta con representantes de las profesiones afectadas y con la asistencia de un Comité rector integrado por representantes de los Estados miembros someterá un proyecto de medidas a dicho Comité. En dicho proyecto estarán contempladas las normas no sólo de las profesiones especificadas en el Anexo 1 OACI, o, lo que es lo mismo, serán desarrollados requisitos y programas, también, para los tripulantes de cabina, en este caso relativos a procedimientos de seguridad.

En caso de que el punto de vista de la Comisión y del Comité coincidan, se adoptarán las nuevas medidas; en caso contrario, la propuesta de la Comisión pasará al Consejo para su aprobación.

## 2. Antecedentes

Hemos considerado que, a pesar de los cambios que a lo largo del tiempo se producen inevitablemente, el Comité Económico y Social desarrolló una línea de pensamiento global sobre el transporte aéreo en el que el reconocimiento de licencias era parte de ese conjunto estratégico y, a la vez, parte del debate entre las fuerzas sociales. Esto se testimonia en el dictamen del Comité Económico y Social relativo al Memorandum nº 2 «Aviación civil» del 26 de septiembre de 1985, cuando se dice: <sup>(1)</sup>

### 2.1. Apartado 2.4

«El objetivo de una política global de transportes aéreos debería formar parte de una política comunitaria de transportes, y que, dentro de esa política, debería tenerse en cuenta... el reconocimiento mutuo de licencias y diplomas...»

### 2.2. Apartado 3.8.1.3

«La política de competencia debe tener plenamente en cuenta los problemas sociales. Para ello pide un comité conjunto empresarios/sindicatos en el campo de la aviación civil, este comité responderá a algo que ya ha sido realizado en otros sectores del transporte.

<sup>(1)</sup> DO nº C 303 de 25. 11. 1985, p. 31.

Dicho comité debería, una vez creado, ocuparse de cuestiones tales como:

- a) reconocimiento de licencias;
- b) armonización de las condiciones de trabajo y de formación en el sentido del progreso social;
- c) las repercusiones de las propuestas a nivel de las Comunidades Europeas;
- d) la estabilidad del empleo y la creación de puestos de trabajo;
- e) estudios.»

## 3. Observaciones generales

3.1. El Comité aprueba en términos generales los objetivos de movilidad y seguridad que propone la Directiva, así como la elaboración de «standards» profesionales mínimos que aseguren dichos objetivos.

3.2. El Comité acoge, también, positivamente la decisión de aplicar para el reconocimiento provisional de licencias el Anexo 1 de las normas OACI a partir de la fecha señalada.

3.3. El Comité acoge favorablemente la propuesta de la Comisión de adaptar «en la primera fase» los requisitos exigidos para extender certificados de capacitación a los requisitos establecidos por el Convenio sobre aviación civil internacional, mientras que, «en la segunda fase», la elaboración de requisitos profesionales mínimos y el programa de formación mínima deberían limitarse a la formación en materia de seguridad.

3.4. Sin embargo, considera indispensable que se tenga en cuenta la siguiente puntualización.

3.4.1. Consideramos que en todo proceso de consulta deben instrumentarse mecanismos rigurosos para la obtención de las opiniones. Esos canales de consulta están constituidos por los comités consultivos, tanto paritarios como de consumidores, y por las representaciones institucionales de los países miembros. Todo procedimiento externo a las instituciones, o la creación de órganos transitorios de consulta, puede implicar un derroche o una arbitrariedad.

## 4. Observaciones particulares

### 4.1. Artículo 1.1

La Comisión debería incluir en este apartado una definición más exhaustiva del ámbito de la Directiva, fundamentalmente en el caso de la tripulación de vuelo de cabina que evitase errores de interpretación.

4.2. *Artículo 9.1*

Sustituir: «y de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 10, la Comisión» por «el Consejo,

a propuesta de la Comisión y previo dictamen del Parlamento Europeo y del Comité Económico y Social.»

4.3. *Artículo 10*

Suprimir 10.2 y 10.3

Hecho en Bruselas, el 28 de marzo de 1990.

*El Presidente  
del Comité Económico y Social*

Alberto MASPRONE

**Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 84/647/CEE relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera<sup>(1)</sup>**

(90/C 124/08)

El 28 de septiembre de 1989, de conformidad con el artículo 75 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de transportes y comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 14 de marzo de 1990 (ponente: Sr. Marvier).

En su 275ª sesión plenaria (sesión del 28 de marzo de 1990), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

El Comité aprueba la orientación de la propuesta de la Comisión, encaminada a armonizar la situación de los vehículos alquilados en la Comunidad y considera que esta propuesta supone un paso más hacia la creación de una política común de transportes.

### 1. Observaciones generales

1.1. El alquiler corresponde a una necesidad real del mercado, que se manifiesta en todos los sectores de la vida económica. Ya se trate de ordenadores, de almacenes, de equipos de mantenimiento o de vehículos, las empresas industriales, comerciales y de servicios prefieren cada vez más alquilarlos que adquirirlos y piden a las empresas de alquiler que garanticen a la vez la inversión y el mantenimiento del bien puesto a su disposición. Por este motivo, en el ámbito de los transportes de mercancías por carretera, los usuarios de todos los países son partidarios de la libertad de alquiler de camiones.

1.2. No obstante, conviene considerar la propuesta de la Comisión desde un enfoque global de la política de transportes que permite medir las repercusiones reci-

procas de las distintas disposiciones relativas a los transportes por carretera y sus consecuencias en el plano social.

1.3. En los Estados miembros que autorizan el alquiler para el transporte por cuenta propia (siete de los doce) no se observa de ningún modo que la posibilidad de recurrir al alquiler haya repercutido en el desarrollo del transporte por cuenta propia en detrimento del transporte profesional.

1.4. Si bien los transportistas profesionales pueden ya, en todos los Estados miembros, alquilar vehículos, esta posibilidad sigue siendo pura teoría en los Estados que aplican las cláusulas restrictivas. En efecto, es prácticamente imposible hacer rentable una empresa de alquiler de camiones si su clientela queda limitada únicamente al transporte profesional y peor aún si se añade a esto la duración mínima del alquiler. Por el contrario, la libertad total de que dispone en todos los Estados miembros el alquiler de semirremolques ha permitido un amplio desarrollo de esta actividad que ha beneficiado tanto, si no más, al transporte profesional como al transporte por cuenta propia.

<sup>(1)</sup> DO nº C 296 de 24. 11. 1989, p. 7.