

contraddizioni. Ad esempio, nella direttiva sulla marchiatura la lettera «L» è usata per indicare una partita (inglese: Lot), mentre nella proposta di regolamento in esame sta ad indicare il Lussemburgo. Anche la sigla CEE è superflua.

6.4.2. In conformità del disposto della direttiva

Fatto a Bruxelles, il 28 marzo 1990.

79/112/CEE⁽¹⁾ per i prodotti importati occorre prevedere l'indicazione dell'indirizzo dell'importatore in modo da renderlo responsabile dell'identificazione della partita. L'etichettatura dei prodotti per l'alimentazione degli animali domestici, di cui al punto 3.2, deve essere conforme alle direttive sugli alimenti per gli animali.

⁽¹⁾ GU n. L 33 dell'8. 2. 1979, pag. 1.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Alberto MASPRONE

Parere in merito alla proposta di direttiva del Consiglio concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile⁽¹⁾

(90/C 124/07)

Il Consiglio, in data 20 dicembre 1989, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 84 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Velasco Mancebo in data 14 marzo 1990.

Il Comitato economico e sociale ha adottato a grande maggioranza (5 astensioni) il 28 marzo 1990, nel corso della 275ª sessione plenaria, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. La direttiva del Consiglio concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile ha due obiettivi fondamentali:

1.1.1. Facilitare la mobilità

Si tratta di promuovere la mobilità delle professioni contemplate dalla direttiva.

Tale imperativo è particolarmente urgente per il settore di attività dell'aviazione civile, a causa dell'ardua situazione dovuta allo squilibrio tra offerta e domanda di impiego all'interno degli Stati membri; tale squilibrio potrebbe essere corretto dentro lo spazio comunitario.

Il problema è particolarmente acuto per la categoria dei piloti nell'ambito delle piccole compagnie aeree, nonché per la professione dei controllori di volo.

1.1.2. Salvaguardare la sicurezza nella mobilità

La mobilità dev'essere consolidata grazie a talune garanzie di sicurezza. A tal fine occorrerà esigere certi requisiti minimi in materia di conoscenza e di esperienza relativa al conferimento di licenze, nonché una formazione omogenea a livello comunitario.

1.2. Questi due obiettivi saranno conseguiti attraverso un processo di armonizzazione dei requisiti di accesso alle professioni e grazie a programmi di formazione appropriati alle funzioni in relazione diretta con le attività di trasporto aereo che formano oggetto della proposta di direttiva. Tali requisiti e tali programmi implicano la necessità di una base minima obbligatoria per i 12 Stati membri, nonché una definizione particolareggiata dei compiti a livello comunitario.

1.3. Secondo l'interpretazione della Commissione, in base all'articolo 1 della proposta di direttiva, il campo

⁽¹⁾ GU n. C 10 del 16. 1. 1990, pag. 12.

d'applicazione concerne il personale di bordo (piloti, meccanici, hostess, stewards), nonché gli addetti al controllo del traffico aereo, alle operazioni di volo e a terra e i tecnici della manutenzione.

1.4. Nel periodo che intercorrerà tra l'adozione della direttiva e il 31 dicembre 1992 si svolgeranno due fasi, necessarie allo svolgimento di tali misure, precisamente:

1.4.1. Prima fase: a decorrere dal 1° luglio 1990, se la direttiva viene approvata, sarà obbligatoria l'accettazione da parte dei 12 Stati membri di licenze che siano conformi perlomeno alla norme e alle pratiche internazionali minime dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), definite nell'allegato 1 della Convenzione di Chicago.

1.4.2. Seconda fase: dopo questa data ed entro il 31 dicembre 1992 la Commissione, consultati i rappresentanti delle professioni interessate e con l'assistenza di un comitato di regolamentazione composto da rappresentanti degli Stati membri sottoporrà un progetto di misure a detto comitato. In tale progetto non solo saranno contemplate le norme concernenti le professioni di cui all'allegato 1 dell'ICAO, bensì verranno stabiliti requisiti e programmi anche per il personale di cabina, nella fattispecie relativi a procedure di sicurezza.

Qualora i punti di vista della Commissione e del Comitato coincidano, le nuove misure verranno adottate; in caso contrario la proposta della Commissione passerà al Consiglio perché l'approvi.

2. Antecedenti

Il Comitato rammenta di aver sviluppato, nonostante i mutamenti che inevitabilmente avvengono col passar del tempo, una filosofia generale nel settore del trasporto aereo nella quale il riconoscimento delle licenze era parte integrante di tale strategia e contemporaneamente un elemento del dibattito tra le parti sociali. Ciò viene riflesso nel parere del CES sul «Memorandum n° 2 - Aviazione civile» del 26 settembre 1985 dove si afferma: ⁽¹⁾

2.1. Punto 2.4

«L'obiettivo da perseguire deve essere di creare una politica dei trasporti aerei completa come elemento della politica comunitaria dei trasporti, che dovrebbe includere il reciproco riconoscimento di licenze e diplomi...»

2.2. Punto 3.8.1.3

«La politica della concorrenza deve tenere pienamente conto delle questioni sociali. Si sollecita quindi la creazione di un comitato congiunto datori di lavoro/sindacati per il settore dell'aviazione civile come già avvenuto per altri settori di trasporto.

Tale comitato si dovrebbe occupare, dopo la sua creazione, di questioni quali ad esempio:

- a) il reciproco riconoscimento delle licenze;
- b) l'armonizzazione delle condizioni di lavoro e di formazione all'insegna del progresso sociale;
- c) gli effetti delle proposte a livello comunitario;
- d) mantenimento e creazione di posti di lavoro;
- e) studi.»

3. Osservazioni generali

3.1. Il Comitato approva, nelle grandi linee, gli obiettivi di mobilità e di sicurezza proposti dalla direttiva, nonché l'elaborazione di norme professionali minime intese a garantire il conseguimento di detti obiettivi.

3.2. Il Comitato accoglie con favore anche la decisione di applicare l'allegato 1 delle norme dell'ICAO per il riconoscimento provvisorio delle licenze.

3.3. Il Comitato è favorevole alla proposta della Commissione di adeguare «nella prima fase» i requisiti richiesti per estendere i certificati di capacità ai requisiti stabiliti dall'ICAO, mentre nella «seconda fase» l'elaborazione di requisiti professionali minimi e il programma di formazione minima dovrebbero limitarsi alla formazione in materia di sicurezza.

3.4. Il Comitato considera nondimeno indispensabile tener presenti le precisazioni che seguono.

3.4.1. Nel corso di ogni processo consultivo vanno applicati meccanismi rigorosi per raccogliere le opinioni delle varie parti. Tali canali di consultazione sono costituiti dai comitati consultivi degli organismi paritetici o dalle organizzazioni dei consumatori, nonché dai rappresentanti delle istituzioni degli Stati membri. Il ricorso a qualsiasi procedura estranea alle istituzioni o la creazione di organi provvisori di consultazione rischiano di comportare sprechi e procedimenti arbitrari.

4. Osservazioni particolari

4.1. Articolo, 1, paragrafo 1

In tale paragrafo la Commissione dovrebbe fornire una definizione più completa della sfera d'applicazione della direttiva, particolarmente per il personale di bordo e di cabina in modo da evitare errori di interpretazione.

⁽¹⁾ GU n. C 303 del 25. 11. 1985, pag. 31.

4.2. *Articolo 9, paragrafo 1*

Sostituire « Conformemente alla procedura ... la Commissione » con « Il Consiglio, su proposta della Commis-

sione e previo parere del Parlamento europeo e del Comitato economico e sociale, adotta entro ... »

4.3. *Articolo 10*

Depennare il paragrafo 2 e il paragrafo 3.

Fatto a Bruxelles, il 28 marzo 1990.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Alberto MASPRONE

Parere in merito alla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 84/647/CEE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada ⁽¹⁾

(90/C 124/08)

Il Consiglio, in data 28 settembre 1989, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione « Trasporti e comunicazioni », incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Marvier in data 14 marzo 1990.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 28 marzo 1990, nel corso della 275^a sessione plenaria, il seguente parere.

Il Comitato approva l'orientamento della proposta della Commissione che tende ad armonizzare la situazione dei veicoli noleggiati nella Comunità e ritiene che tale proposta costituisca un passo in avanti verso la creazione della politica comune dei trasporti.

1. Osservazioni generali

1.1. Il ricorso al noleggio corrisponde ad un'esigenza reale del mercato, che si manifesta in tutti i settori della vita economica. Sia che si tratti di computer, di depositi, di materiali di manutenzione o di veicoli, le imprese industriali, commerciali e di servizi scelgono sempre più di noleggiare piuttosto che di acquistare e chiedono ai noleggiatori di garantire sia l'investimento sia la manutenzione del bene messo a loro disposizione. Di conseguenza, nel campo dei trasporti di merci su strada, gli utilizzatori sono favorevoli in tutti i paesi alla libertà di noleggiare autocarri.

1.2. La proposta della Commissione va tuttavia considerata nel quadro di un'impostazione globale della politica dei trasporti, che consenta, in particolare, di

valutare i reciproci effetti di differenti disposizioni riguardanti i trasporti su strada e le loro conseguenze sul piano sociale.

1.3. Negli Stati che autorizzano il noleggio per il trasporto per conto proprio (7 su 12), non si osserva in alcun luogo che la possibilità di ricorrere al noleggio abbia avuto come effetto lo sviluppo del trasporto per conto proprio a scapito del trasporto per conto terzi.

1.4. Se i trasportatori per conto terzi possono fin d'ora, in tutti gli Stati, prendere a noleggio dei veicoli, tale possibilità resta teorica negli Stati che applicano le clausole restrittive. È infatti praticamente impossibile rendere redditizia un'impresa di noleggio di autocarri, limitando la clientela al solo trasporto per conto terzi e, più ancora, se vi si aggiunge una durata minima di noleggio. Invece la libertà totale di cui gode in tutti gli Stati il noleggio dei semirimorchi ha consentito un ampio sviluppo di tale attività di cui si è avvantaggiato altrettanto, se non di più, il trasporto per conto terzi rispetto al trasporto per conto proprio.

(¹) GU n. C 296 del 24. 11. 1989, pag. 7.