éventuelles incompatibilités doivent être gommées. À titre d'exemple, la lettre L utilisée comme marque sur les emballages signifie « Lot » dans la directive relative aux marques et « Luxembourg » dans la proposition de règlement à l'examen. De même, le sigle CEE est superflu.

6.4.2. Conformément aux dispositions de la directive 79/112/CEE [1], dans le cas de produits importés, l'importateur devrait être tenu de faire figurer son adresse et assumer la responsabilité de l'identification des lots. Les aliments pour animaux familiers évoqués au paragraphe 3.2 doivent être étiquetés conformément aux directives sur les produits destinés à l'alimentation des animaux.

[1] JO n° L 33 du 8. 2. 1979, p. 1.

Fait à Bruxelles, le 28 mars 1990.

Le Président

du Comité économique et social

Alberto MASPRONE

Avis sur la proposition de directive du Conseil sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile [1]

(90/C 124/07)

Le 20 décembre 1989, le Conseil a décidé, conformément à l'article 84 du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 14 mars 1990 (rapporteur: M. Velasco Mancebo).

Lors de sa 275e session plénière (séance du 28 mars 1990), le Comité économique et social a adopté à la grande majorité, avec 5 abstentions, l'avis suivant.

1. Introduction

1.1. La directive du Conseil sur l'acceptation mutuelle des licences des personnels qui exercent des fonctions dans l'aviation civile a deux objectifs fondamentaux.

1.1.1. Faciliter la mobilité du personnel

L'objectif à atteindre est de stimuler la mobilité du personnel pour les professions couvertes par cette directive.

L'urgence d'une telle mobilité se fait particulièrement sentir dans le domaine d'activité de l'aviation civile étant donné la situation d'étranglement qui existe actuellement dans ce secteur du fait du décalage entre l'offre et la demande en matière d'emploi au niveau national, décalage qu'on pourrait réduire dans le cadre communautaire.

Le problème est particulièrement grave en ce qui concerne les pilotes dans le cadre des petites compagnies aériennes, ainsi que pour la profession de contrôleur aérien.

[1] JO n° C 10 du 16. 1. 1990, p. 12.

1.1.2. Préserver la sécurité dans la mobilité

La mobilité intracommunautaire évoquée ci-dessus doit s'appuyer sur des garanties de sécurité. À cette fin, il y a lieu d'établir des exigences minimales en matière de connaissances et de délivrance de licences, ainsi qu'une formation homogène au niveau communautaire.

1.2. Ces deux objectifs seront atteints par le biais d'un processus d'harmonisation des conditions d'accès aux professions et de programmes de formation adaptés aux fonctions ayant un rapport direct avec les activités du transport aérien qui font l'objet de la proposition de directive. Ces exigences et ces programmes devront être fondés sur une base minimale obligatoire pour les douze pays membres; cela suppose une définition détaillée des tâches au niveau communautaire.

1.3. Selon l'interprétation de la Commission, à la lumière de l'article premier de la proposition de direc-

tive, le champ d'application de cette dernière englobe le personnel navigant (pilotes, mécaniciens de vol, hôtesses et stewards), le contrôle de la circulation aérienne, l'exploitation des vols, l'exploitation des stations aéronautiques et les techniciens de manutention.

1.4. La période comprise entre la date d'adoption de cette directive et le 31 décembre 1992 peut être divisée en deux phases, également nécessaires à la mise en œuvre de ces mesures, à savoir:

1.4.1. Première phase: à compter du 1er juillet 1990, si la directive est adoptée, l'acceptation mutuelle des licences délivrées dans les douze États membres qui satisferont, au moins, aux normes et aux pratiques internationales minimales de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), telles qu'elles sont définies à l'annexe I, sera obligatoire.

1.4.2. Seconde phase: entre cette date et le 31 décembre 1992, la Commission, par le biais de consultations avec des représentants des professions concernées et avec l'assistance d'un comité de réglementation constitué de représentants des États membres, présentera un projet de mesures à ce comité. Le projet en question, tout en prévoyant des normes pour les professions dont la liste figure à l'annexe I de l'OACI, établira également des exigences et des programmes concernant le personnel de cabine, relatifs, en l'occurrence, à des procédures de sécurité.

En cas d'identité de vues entre la Commission et le Comité, les nouvelles mesures seront adoptées; dans le cas contraire, la proposition de la Commission sera soumise à l'approbation du Conseil.

2. Historique

Le Comité estime qu'en dépit des changements inévitables dus à l'évolution normale du cours des choses, il a mis en œuvre une approche globale en matière de transports aériens, selon laquelle la reconnaissance des licences faisait partie à la fois d'un ensemble stratégique et du débat entre les partenaires sociaux. Cela se vérifie d'ailleurs dans son avis relatif au mémorandum n° 2 « Aviation civile » du 26 septembre 1985, dans lequel on peut lire [1]:

2.1. *Paragraphe 2.4*

> « L'objectif doit être une politique globale des transports aériens faisant partie intégrante d'une politique communautaire des transports. Cette politique doit porter notamment (...) sur la reconnaissance mutuelle des licences et des diplômes... »

2.2. *Paragraphe 3.8.1.3*

> « La politique de concurrence doit prendre pleinement en compte les problèmes sociaux. C'est pourquoi la création d'un comité commun employeurs/syndicats pour le domaine de l'aviation civile est demandée, ce comité répondant à ce qui a déjà été réalisé dans d'autres secteurs des transports. »

[1] JO n° C 303 du 25. 11. 1985, p. 31.

Ledit comité devrait, une fois créé, s'occuper de questions telles que:

a) la reconnaissance mutuelle des licences;

b) l'harmonisation des conditions de travail et de formation dans le sens du progrès social;

c) les répercussions des propositions formulées au niveau des Communautés européennes;

d) la stabilité de l'emploi et la création d'emplois;

e) études.

3. Observations générales

3.1. Le Comité approuve les grandes lignes des objectifs de mobilité et de sécurité que propose la directive, ainsi que l'élaboration de normes professionnelles minimales visant à atteindre ces objectifs.

3.2. Le Comité accueille favorablement la décision d'appliquer, pour la reconnaissance provisoire des licences, les normes figurant à l'annexe I de la convention internationale sur l'aviation civile, à compter de la date indiquée.

3.3. Le Comité accueille favorablement la proposition de la Commission d'adapter « dans la première phase » les exigences requises pour la délivrance de certificats d'aptitude aux exigences établies par l'OACI et, « dans la deuxième phase », de limiter l'établissement d'exigences professionnelles minimales et le programme de formation minimale à la formation en matière de sécurité.

3.4. Il estime toutefois indispensable la prise en compte des points suivants.

3.4.1. Le Comité estime que tout processus de consultation suppose la mise en place de mécanismes rigoureux visant à recueillir l'avis des diverses parties. Ces canaux de consultation comprennent notamment les comités consultatifs des organismes paritaires et des organisations de consommateurs, ainsi que les représentants des institutions des États membres. Le recours à une procédure extérieure aux institutions ou la création d'organes provisoires de consultation risquent d'entraîner des gaspillages inutiles ou des procédés arbitraires.

4. Observations particulières

4.1. *Article 1.1*

La Commission devrait inclure dans ce paragraphe une définition plus exhaustive du champ d'application de la directive à l'examen, surtout en ce qui concerne le personnel de cabine, de manière à éviter toute erreur d'interprétation.

4.2. *Article 9.1*

Supprimer « La Commission ... article 10 » et remplacer par : « Le Conseil adopte, au plus tard pour le 31 décembre 1992, sur proposition de la Commission et après avis du Parlement européen et du Comité économique et social ».

4.3. *Article 10*

Supprimer les paragraphes 2 et 3.

Fait à Bruxelles, le 28 mars 1990.

Le Président

du Comité économique et social

Alberto MASPRONE

Avis sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 84/647/CEE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route [1]

(90/C 124/08)

Le 28 septembre 1989 le Conseil a décidé, conformément à l'article 75 du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 14 mars 1990 (rapporteur : M. Marvier).

Le Comité économique et social a adopté à l'unanimité l'avis suivant au cours de sa 275e session plénière (séance du 28 mars 1990).

Le Comité approuve l'orientation de la proposition de la Commission qui tend à harmoniser la situation des véhicules loués dans la Communauté et estime que cette proposition constitue un pas de plus vers la création d'une politique commune des transports.

1. Observations générales

1.1. Le recours à la location correspond à un besoin réel du marché, qui se manifeste dans tous les secteurs de la vie économique. Qu'il s'agisse d'ordinateurs, d'entrepôts, de matériels de manutention ou de véhicules, les entreprises industrielles, commerciales et de services choisissent de plus en plus de les louer plutôt que de les acquérir et demandent à leurs prestataires d'assurer à la fois l'investissement et la maintenance du bien mis à leur disposition. C'est pourquoi, dans le domaine des transports de marchandises par route, les utilisateurs sont favorables dans tous les pays à la liberté de louer des camions.

1.2. Toutefois, il convient d'apprécier la proposition de la Commission dans une approche globale de la politique des transports permettant notamment de mesurer les effets réciproques de différentes dispositions concernant les transports routiers et leurs conséquences sur le plan social.

1.3. Dans les États qui autorisent la location au transport pour compte propre (7 sur 12), on n'observe nulle part que la possibilité de recourir à la location ait eu pour effet un développement du transport pour compte propre au détriment du transport professionnel.

1.4. Si les transporteurs professionnels peuvent d'ores et déjà, dans tous les États, prendre en location des véhicules, cette possibilité reste théorique dans les États qui appliquent les clauses restrictives. Il est en effet pratiquement impossible de rentabiliser une entreprise de location de camions, en limitant sa clientèle au seul transport professionnel, et plus encore si vient s'y ajouter une durée minimale de location. *A contrario,* la liberté totale dont dispose dans tous les États la location de semi-remorques a permis un large développement de cette activité qui a bénéficié autant, sinon plus, au transport professionnel qu'au transport pour compte propre.

[1] JO n° C 296 du 24. 11. 1989, p. 7.