mee dienen uit de weg te worden geruimd. Zo betekent de voor het merken van de verpakking gebruikte letter L volgens de richtlijn over identificatie van partijen levensmiddelen „partij" en volgens het onderhavige voorstel „Luxemburg". Ook zijn de letters EEG overbodig.

6.4.2. Er dient een bepaling te komen dat het adres van de importeur overeenkomstig Richtlijn 79/112/EEG [1] wordt aangegeven en dat de importeur verantwoordelijk is voor de identificatie van partijen levensmiddelen. Het in paragraaf 3.2 bedoelde voer voor gezelschapsdieren dient overeenkomstig de richtlijnen inzake diervoeders te worden geëtiketteerd.

[1] PB nr. L 33 van 8. 2. 1979, blz. 1.

Gedaan te Brussel, 28 maart 1990.

De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
Alberto MASPRONE

Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor burgerluchtvaartpersoneel [1]

(90/C 124/07)

De Raad heeft op 20 december 1989 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 84 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen over het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 14 maart 1990 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Velasco Mancebo.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 275e zitting (vergadering van 28 maart 1990) het volgende advies uitgebracht, dat met nagenoeg algemene stemmen (5 onthoudingen) is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Het richtlijnvoorstel inzake de onderlinge erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor burgerluchtvaartpersoneel heeft twee fundamentele doelstellingen.

1.1.1. Het verbeteren van de mobiliteit.

Het gaat erom de mobiliteit van de beroepsgroepen waarop deze richtlijn betrekking heeft, te stimuleren.

Meer mobiliteit is in deze tak van de burgerluchtvaart bijzonder dringend noodzakelijk, omdat het huidige personeelsgebrek het gevolg is van het feit dat aanbod van en vraag naar personeel in de verschillende lidstaten niet op elkaar zijn afgestemd; op het niveau van de Gemeenschap zou het mogelijk zijn hieraan iets te doen.

Dit probleem is bijzonder nijpend voor de categorieën piloten bij kleine luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleiders.

[1] PB nr. C 10 van 16. 1. 1990, blz. 12.

1.1.2. Het verzekeren van de veiligheid bij mobiliteit.

De mobiliteit binnen de Gemeenschap dient gepaard te gaan met de nodige veiligheidswaarborgen. Daartoe zijn voor de toekenning van bevoegdheidsbewijzen minimumeisen m.b.t. kennis en ervaring en een in de gehele Gemeenschap homogene opleiding nodig.

1.2. Beide doelstellingen kunnen worden bereikt d.m.v. een geleidelijke harmonisatie van de voorwaarden voor toegang tot de bedoelde beroepen en adequate opleidingsprogramma's voor de functies die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten welke het voorwerp van dit richtlijnvoorstel vormen. Deze voorwaarden en programma's dienen te berusten op een voor de 12 lid-staten verplicht pakket minimumeisen; tevens zal op communautair niveau een gedetailleerde lijst van verplichtingen moeten worden vastgesteld.

1.3. Het onderhavige richtlijnvoorstel is, blijkens het commentaar van de Commissie op artikel 1, van toe-

passing op boordpersoneel (piloten, boordwerktuigkundigen, stewards en stewardessen), op personeel dat belast is met de luchtverkeersleiding, de vluchtuitvoering en werkzaamheden op grondstations, en op onderhoudstechnici.

1.4. De periode tussen de goedkeuring van de onderhavige richtlijn en 31 december 1992 zal uit twee voor de tenuitvoerlegging van de desbetreffende maatregelen noodzakelijke fasen bestaan:

1.4.1. Fase 1: Als de richtlijn wordt goedgekeurd, zijn de 12 lid-staten vanaf 1 juli 1990 verplicht elkaars bevoegdheidsbewijzen te aanvaarden, mits deze ten minste aan de in bijlage 1 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) genoemde internationale minimumnormen en praktijken voldoen.

1.4.2. Fase 2: Tussen deze datum en 31 december 1992 zal de Commissie in overleg met vertegenwoordigers van de betrokken beroepsgroepen en in samenwerking met een reglementeringscomité, bestaande uit vertegenwoordigers van de lid-staten, een maatregelenpakket uitwerken dat aan het genoemde comité wordt voorgelegd. Het desbetreffende ontwerp zal niet alleen normen bevatten voor in bijlage 1 van de ICAO genoemde beroepen, maar er zullen ook voorwaarden en programma's m.b.t. het cabinepersoneel in worden uitgewerkt, die op veiligheidsprocedures betrekking hebben.

Zijn de standpunten van de Commissie en van het reglementeringscomité met elkaar in overeenstemming, dan worden de nieuwe maatregelen goedgekeurd; zo niet, zal het voorstel van de Commissie aan de Raad ter goedkeuring worden voorgelegd.

2. Voorgeschiedenis

Ondanks de veranderingen die zich in de loop der tijd onvermijdelijk voordoen, heeft het Economisch en Sociaal Comité steeds een algemene visie t.a.v. het luchtvervoer voor ogen gestaan volgens welke de onderlinge erkenning van bevoegdheidsbewijzen niet alleen deel uitmaakt van de specifieke doelstellingen voor deze sector, maar ook voorwerp is van de dialoog tussen de sociale partners. Van dit standpunt getuigt het advies van het ESC inzake het „Memorandum nr. 2 'Burgerluchtvaart'" van 26 september 1985, waarin het volgende wordt gezegd: [1]

2.1. *Paragraaf 2.4*

„gestreefd moet worden naar een alomvattend luchtvervoerbeleid als onderdeel van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, waarin o.m. de volgende aspecten hun plaats moeten krijgen ... onderlinge erkenning van brevetten en diploma's...".

2.2. *Paragraaf 3.8.1.3*

„in het mededingingsbeleid dient ten volle rekening te worden gehouden met sociale vraagstukken. Daarom wordt aangedrongen op de oprichting van een gemeenschappelijk comité werkgevers/vakbonden van de burgerluchtvaart, in navolging van de comités die in andere takken van vervoer zijn opgericht.

Dit comité dient zicht bezig te houden met vraagstukken als:

a) wederzijdse erkenning van diploma's en brevetten;

b) harmonisering van de arbeids- en de scholingsvoorwaarden, waarbij van sociale vooruitgang sprake moet zijn;

c) gevolgen van EG-voorstellen;

d) werkzekerheid en uitbreiding van werkgelegenheid;

e) studies."

3. Algemene opmerkingen

3.1. Het Comité is het in het algemeen eens met de doelstellingen van het richtlijnvoorstel m.b.t. mobiliteit en veiligheid, evenals met de hieruit voortvloeiende uitwerking van minimumberoepsnormen.

3.2. Ook gaat het Comité akkoord met het besluit om vanaf de genoemde datum bijlage 1 van het Verdrag van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) als basis voor de voorlopige erkenning van bevoegdheidsbewijzen te gebruiken.

3.3. Het Comité is het eens met het voorstel van de Commissie om de eisen voor het afgeven van bevoegdheidsbewijzen „tijdens de eerste fase" aan de in het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart vastgestelde eisen aan te passen, terwijl het uitwerken van minimumberoepsnormen en het opstellen van een programma voor een basisopleiding „tijdens de tweede fase" beperkt blijven tot scholing op het gebied van veiligheid.

3.4. Het Comité is evenwel van mening dat met de volgende overweging rekening moet worden gehouden.

3.4.1. Volgens het Comité dient gedurende het gehele proces van overleg gebruik te worden gemaakt van doeltreffende methoden om de verschillende standpunten tot uiting te laten komen. De aangewezen kanalen voor dergelijk overleg zijn de raadgevende comités, bestaande uit werknemers/werkgevers of uit consumenten dan wel uit vertegenwoordigers van de overheden van de lid-staten. Als het overleg buiten bestaande instellingen om plaatsvindt of als er tijdelijke overlegorganen in het leven worden geroepen, kan dit tot verspilling of willekeur leiden.

4. Bijzondere opmerkingen

4.1. *Artikel 1, eerste lid*

De Commissie zou in dit lid een meer volledige definitie van het toepassingsgebied van de richtlijn moeten geven, met name wat het cabinepersoneel betreft, teneinde een onjuiste interpretatie te voorkomen.

[1] PB nr. C 303 van 25. 11. 1985, blz. 31.

4.2. *Artikel 9, eerste lid*

Het begin van de eerste zin dient als volgt te worden gewijzigd: „De Raad neemt op uiterlijk 13 december 1992, op voorstel van de Commissie en na raadpleging van het Europese Parlement en het Economisch en Sociaal Comité, maatregelen ..."

4.3. *Artikel 10*

Het tweede en het derde lid dienen te worden geschrapt.

Gedaan te Brussel, 28 maart 1990.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

Alberto MASPRONE

Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 84/647/EEG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg

(90/C 124/08)

De Raad heeft op 28 september 1989 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemmenschap het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 14 maart 1990 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Marvier.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 275e zitting (vergadering van 28 maart 1990) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

Het Comité steunt het streven van de Commissie om de situatie met betrekking tot gehuurde voertuigen in de Gemeenschap te harmoniseren en beschouwt dit voorstel als verdere stap in de richting van het te verwezenlijken EG-vervoerbeleid.

1. **Algemene opmerkingen**

1.1. Het huren van goederen beantwoordt aan een echte behoefte van de markt, die in alle sectoren van het bedrijfsleven te bespeuren is. Of het nu computers, opslagruimte, overslagmaterieel dan wel voertuigen betreft, steeds meer gaan industriële, handels- en dienstverlenende ondernemingen ertoe over om goederen te huren in plaats van deze te kopen en verlangen zij van de verhuurders van de goederen dat deze zowel zorg dragen voor de aanschaf als het onderhoud van het hun ter beschikking gestelde goed. Daarom zijn de gebruikers van vervoerdiensten in het wegvervoer in alle lid-staten voorstander van dat de vrijheid om vrachtwagens te huren bestaat.

1.2. Het voorstel van de Commissie dient echter vanuit een globale benadering van het vervoerbeleid te worden beoordeeld, waardoor in het bijzonder kan worden vastgesteld wat de onderlinge effecten van diverse bepalingen inzake het wegvervoer en de gevolgen daarvan op sociaal vlak zijn.

1.3. In geen van de lid-staten waarin het huren van voertuigen voor het eigen vervoer is toegestaan (7 van de 12 EG-lid-staten) kan worden geconstateerd dat de mogelijkheid om voertuigen te huren ertoe heeft geleid dat de omvang van het eigen vervoer ten koste van het beroepsgoederenvervoer is toegenomen.

1.4. Weliswaar kunnen beroepsgoederenvervoerders in theorie nu al in alle EG-lid-staten voertuigen huren, maar in de praktijk bestaat deze mogelijkheid niet in EG-lid-staten waarin beperkende bepalingen van kracht zijn. Voor een onderneming die zich bezighoudt met verhuur van vrachtwagens is het, wanneer haar klantenkring uitsluitend uit beroepsgoederenvervoerders bestaat en de voertuigen bovendien nog voor een minimumperiode moeten worden gehuurd, nagenoeg onmogelijk om tot een lonende exploitatie te komen. Daarentegen is dank zij de in alle EG-lid-staten bestaande volledige vrijheid op het gebied van het huren van opleggers de omvang van dit bedrijf flink gegroeid, hetgeen in dezelfde mate of zelfs nog meer het beroepsgoederenvervoer als het eigen vervoer ten goede is gekomen.

(1) PB nr. C 296 van 24. 11. 1989, blz. 7.