

Con arreglo a la legislación griega por la que se aplica la Directiva 85/337/CEE, se ha realizado una evaluación del impacto de este proyecto sobre el medio ambiente. Este estudio, que constituye el primer estudio del procedimiento de evaluación, ha sido cofinanciado también por el programa anteriormente mencionado (presupuesto de 5 millones de dracmas, aproximadamente 17 000 ecus).

Según la Directiva 85/337/CEE y la legislación griega relativa a la misma, las autoridades nacionales son competentes para analizar, en el marco del procedimiento de evaluación medioambiental, el impacto del proyecto, y para proponer, eventualmente, medidas para evitar, reducir o compensar los efectos negativos importantes.

La decisión ministerial sobre la responsabilidad del Ministro de medio ambiente y obras públicas por la que se autoriza en Grecia la realización del proyecto, poniendo fin así al procedimiento de evaluación, incluye habitualmente dichas medidas.

La Comisión, que en 1994, en asociación con las autoridades griegas, fijó los objetivos y ejes de intervención del programa operativo en cuestión, no realiza un análisis sistemático del impacto de todos los proyectos que deberán realizarse en este marco, especialmente si ya se ha realizado una evaluación conforme a la legislación comunitaria, que generalmente toma en consideración todos los factores medioambientales.

(98/C 174/97)

PREGUNTA ESCRITA E-3440/97

de Nel van Dijk (V) a la Comisión

(31 de octubre de 1997)

Asunto: Libre circulación de capitanes

En virtud de la legislación neerlandesa, un buque que navegue bajo pabellón de los Países Bajos debe tener un capitán neerlandés. ¿Puede indicar la Comisión en qué otros Estados miembros existe una disposición análoga?

¿Puede indicar la Comisión si esta excepción a la prohibición de discriminación contemplada en el artículo 6 del Tratado está justificada por el apartado 4 del artículo 48, por el artículo 55 o por otro artículo del Tratado CE?

¿Está dispuesta la Comisión a adoptar medidas para lograr la «libre circulación de capitanes» dentro de la UE?

Respuesta del Sr. Kinnock en nombre de la Comisión

(16 de diciembre de 1997)

La Comisión siempre ha reconocido que, en los buques que naveguen bajo pabellón de un Estado miembro, las funciones de capitán y primer oficial como segundo de a bordo requieren el ejercicio de poder público en la acepción del artículo 48 del Tratado CE.

La responsabilidad del capitán en el ejercicio del poder público a bordo de los buques guarda especial relación con la seguridad de la tripulación y de los pasajeros, así como de sus vidas, y con la protección del entorno marino. Los Estados miembros pueden exigir que los puestos de capitán de barco y primer oficial estén reservados a sus ciudadanos y el apartado 3 del artículo 48 del Tratado CE especifica que la libre circulación de trabajadores puede ser objeto de limitaciones justificadas por razones de orden público, seguridad y salud públicas.

De acuerdo con la información de que dispone la Comisión, Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Países Bajos, Portugal y Reino Unido (en el caso de determinados buques) cuentan con una legislación que requiere que el capitán sea de su nacionalidad y España, Francia, Grecia, Italia y Portugal requieren además que el primer oficial también lo sea.

Puesto que las disposiciones vigentes se ajustan al Derecho comunitario, la Comisión no propondrá su modificación.
