

competencias, se propone eliminar el trato desigual que reciben los pescadores griegos y fijar también para ellos el derecho exclusivo de pesca en las 12 millas marinas, o en las 24, si se aprueba la propuesta del Parlamento Europeo que, mediante la resolución A4-0018/1999⁽¹⁾, solicitó que se estableciera una zona económica exclusiva de pesca de 24 millas marinas?

⁽¹⁾ DO C 153 de 1.6.1999.

Respuesta del Sr. Fischler en nombre de la Comisión

(16 de febrero de 2001)

Según el derecho consuetudinario internacional, codificado en el artículo 3 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), todo Estado tiene el derecho de fijar la longitud de su mar territorial. Éste, sin embargo, no puede sobrepasar un límite de 12 millas marinas, medidas a partir de unas líneas de base que se hayan establecido de conformidad con ese Convenio. En el caso de los Estados miembros, esta regla no está sujeta a ninguna modificación dado que aquéllos no han transferido a la Comunidad su soberanía en este ámbito. Así pues, al no tener competencia en la materia, la Comunidad no puede intervenir en la longitud del mar territorial que haya adoptado un Estado miembro ni, por consiguiente, tampoco en las consecuencias que puedan derivarse de la decisión de ese Estado de no modificar dicha longitud.

(2001/C 235 E/136)

PREGUNTA ESCRITA E-0151/01

de Konstantinos Hatzidakis (PPE-DE) a la Comisión

(31 de enero de 2001)

Asunto: El «síndrome de la clase turista»

El llamado «síndrome de la clase turista» salió recientemente a la luz cuando una joven británica murió en el aeropuerto de Londres inmediatamente después de su llegada de Sydney. Según estudios médicos publicados, al menos 25 personas han perdido la vida en los últimos 8 años como consecuencia de este síndrome, que se manifiesta tras un viaje aéreo de larga duración. Estas muertes se atribuyen sobre todo a la formación de coágulos en la sangre, provocados según se cree por las largas horas de inmovilidad. El Parlamento británico ya ha publicado una directiva por la cual las compañías aéreas estarán obligadas a advertir a los viajeros del riesgo de formación de coágulos en la sangre.

¿De qué información dispone la Comisión sobre este asunto y qué se propone hacer para evitar en el futuro tales casos?

(2001/C 235 E/137)

PREGUNTA ESCRITA E-0155/01

de Ioannis Souladakis (PSE) y Dagmar Roth-Behrendt (PSE) a la Comisión

(31 de enero de 2001)

Asunto: Calidad del aire a bordo de determinados tipos de aeronaves

Según ciertos informes de prensa (International Herald Tribune del viernes 27 de octubre de 2000), las quejas presentadas por auxiliares de vuelo y pasajeros por sentirse indispuestos durante vuelos en aeronaves Boeing 777 han llevado a United Airlines y British Airways a realizar investigaciones sobre la calidad del aire a bordo de dicho tipo de aeronaves. El Boeing 777 puede volar a una altitud de 12 400 metros, es decir, más alto que cualquier otro avión, lo que puede ocasionar una disminución en la cantidad de oxígeno disponible a bordo, así como variaciones en los sistemas de aire acondicionado de la aeronave que, a su vez, ocasionan diferencias de temperatura entre diversas zonas de la misma y provocan malestar en algunos de los pasajeros durante el vuelo. En las quejas se mencionan la falta de aire, hemorragias nasales, dolores de cabeza e irritaciones de garganta. Algunos pasajeros llegan incluso a desmayarse al final del vuelo.