

Une évaluation d'impact sur l'environnement a été réalisée pour ce projet selon la législation hellénique transposant la directive 85/337/CEE. Cette étude, qui constitue la première étude de la procédure d'évaluation, a été cofinancée également par le programme mentionné ci-dessus (budget de 5 millions de drachmes, environ 17 000 écus).

Selon la directive 85/337/CEE et la législation hellénique y afférente, il relève de la compétence des autorités nationales d'analyser, dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale, l'impact du projet et de proposer éventuellement des mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs importants.

La décision ministérielle sur la responsabilité du ministre de l'environnement et des travaux publics en Grèce autorisant la réalisation du projet et clôturant ainsi la procédure d'évaluation, comprend habituellement de telles mesures.

La Commission, ayant fixé en 1994, en partenariat avec les autorités helléniques, les objectifs et les axes d'intervention du programme opérationnel en question, ne procède pas à une analyse systématique de l'impact de tous les projets à introduire dans ce cadre, surtout si une évaluation a déjà été réalisée conformément à la législation communautaire, qui doit normalement prendre en considération tous les éléments de l'environnement, y compris la question des zones côtières.

(98/C 174/97)

QUESTION ÉCRITE E-3440/97
posée par Nel van Dijk (V) à la Commission

(31 octobre 1997)

Objet: Libre circulation des capitaines

En droit néerlandais, un navire battant pavillon néerlandais doit avoir un capitaine néerlandais. La Commission peut-elle indiquer dans quels autres États membres existe une réglementation comparable?

Cette dérogation au principe de non-discrimination (article 6) est-elle justifiée par l'article 48, paragraphe 4, l'article 55 ou tout autre article du traité CE?

La Commission est-elle disposée à engager une initiative pour promouvoir la libre circulation des capitaines dans l'UE?

Réponse donnée par M. Kinnock au nom de la Commission

(16 décembre 1997)

La Commission a toujours reconnu qu'à bord des navires battant pavillon d'un État membre, les fonctions de capitaine et de premier officier faisant fonction de commandant en second nécessitent l'exercice de l'autorité publique au sens de l'article 48, paragraphe 4 du traité CE.

La responsabilité du capitaine dans l'exercice de l'autorité publique à bord des navires se rapporte en particulier à la sécurité de l'équipage ou des passagers et de leur vie, ainsi qu'à la protection de l'environnement marin. Les États membres peuvent exiger que les postes de capitaine et de premier officier soient réservés à leurs ressortissants, et l'article 48, paragraphe 3 du traité stipule que la liberté de circulation des travailleurs peut être soumise à des limitations justifiées par des raisons d'ordre public, de sécurité publique et de santé publique.

D'après l'information dont la Commission dispose, la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, la Grèce, l'Espagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal, la Finlande et le Royaume-Uni (pour certains navires) ont une législation qui exige que leur capitaine soit de leur nationalité, tandis que la Grèce, l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal exigent, en plus, que le capitaine en second le soit aussi.

Les dispositions actuelles étant conformes à la législation communautaire, la Commission ne proposera pas de changement.
