

intende rimuovere questo trattamento discriminatorio nei confronti dei pescatori greci e stabilire per essi il diritto esclusivo di pesca entro le 12 miglia nautiche ovvero entro le 24 miglia nautiche, nel caso in cui verrà adottata la proposta del Parlamento europeo che con la risoluzione A4-0018/1999<sup>(1)</sup>, ha chiesto che la zona economica esclusiva per la pesca venga fissata a 24 miglia nautiche?

(1) GU C 153 del 1.6.1999.

### **Risposta data dal sig. Fischler in nome della Commissione**

(16 febbraio 2001)

Conformemente al diritto internazionale consuetudinario, così come stabilisce l'articolo 3 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ogni Stato ha il diritto di fissare l'ampiezza delle proprie acque territoriali fino ad un limite massimo di 12 miglia nautiche, misurate a partire dalle linee di base determinate conformemente alla convenzione sopra citata. Nel caso degli Stati membri, tale norma non subisce alcuna modifica dal momento che gli Stati membri non hanno trasferito alla Comunità la propria sovranità in materia. La Comunità, pertanto, non ha alcuna competenza in merito e, di conseguenza, non può intervenire sulla questione dell'ampiezza delle acque territoriali stabilita da uno Stato membro. Le è impossibile quindi intervenire anche sulle conseguenze derivanti dalla decisione di uno Stato membro di non modificare l'ampiezza delle proprie acque territoriali.

(2001/C 235 E/136)

### **INTERROGAZIONE SCRITTA E-0151/01 di Konstantinos Hatzidakis (PPE-DE) alla Commissione**

(31 gennaio 2001)

*Oggetto:* Sindrome della «classe economica»

La cosiddetta sindrome della classe economica è diventata di attualità quando una giovane britannica è morta all'aeroporto di Londra al suo arrivo con un volo da Sydney. Secondo taluni studi medici di recente pubblicati almeno venticinque persone hanno perso la vita negli ultimi otto anni a causa di tale sindrome che si osserva in seguito a viaggi in aereo che durano parecchie ore. Le cause di tali morti sono da ricollegarsi principalmente alla formazione di trombi nel sangue che si ritiene essere provocati dalla lunga immobilità. Il Parlamento britannico ha già emanato una direttiva con cui obbliga le compagnie aeree ad avvertire i passeggeri sul pericolo del formarsi di trombi nel sangue.

Di quali informazioni dispone la Commissione in merito a tale problema e cosa intende fare per evitare che casi analoghi si verificino in futuro?

(2001/C 235 E/137)

### **INTERROGAZIONE SCRITTA E-0155/01 di Ioannis Soulidakis (PSE) e Dagmar Roth-Behrendt (PSE) alla Commissione**

(31 gennaio 2001)

*Oggetto:* Qualità dell'aria a bordo di alcuni tipi di aerei

Secondo alcuni comunicati stampa (International Herald Tribune del 27 ottobre 2000), a seguito delle lamentele del personale di volo e di passeggeri colti da malore su aeromobili del tipo Boeing 777, la United Airlines e la British Airways hanno avviato delle indagini sulla qualità dell'aria a bordo di tali aerei. Il Boeing 777 può volare ad un'altezza di 12 400 metri, più in alto di qualsiasi altro tipo di aereo, il che si traduce a volte in minore quantità di ossigeno disponibile e in variazioni nel sistema dell'aria condizionata; ciò comporta che alcune parti dell'aereo siano più calde di altre e che alcuni passeggeri avvertano malori durante il volo. Difficoltà respiratorie, epistassi, mal di testa e infiammazioni alla gola sono i malori avvertiti dai passeggeri, alcuni dei quali sono addirittura svenuti al termine del volo. Ciò premesso: