

pescadores gregos e fixar também para eles uma zona reservada de pesca de 12 milhas náuticas ou 24 milhas náuticas, se for adoptada a proposta do Parlamento Europeu que, com a resolução A4-0018/1999⁽¹⁾, solicitou a fixação da zona económica exclusiva para as pescas em 24 milhas náuticas.

⁽¹⁾ JO C 153 de 1.6.1999.

Resposta dada por Franz Fischler em nome da Comissão

(16 de Fevereiro de 2001)

Em conformidade com o direito consuetudinário internacional, tal como codificado pelo artigo 3º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Unclos), todos os Estados têm o direito de fixar as dimensões das suas águas territoriais. Não podem estas exceder, no entanto, 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base estabelecidas em conformidade com aquela convenção. No caso dos Estados-membros esta regra não tem qualquer alteração, uma vez que os Estados-membros não transferiram a sua soberania nessa matéria para a Comunidade. A Comunidade não tem competência na matéria e não pode, por conseguinte, intervir quanto à questão das dimensões das águas territoriais adoptadas por um Estado-membro. Por isso, é-lhe impossível intervir quanto às consequências decorrentes do facto de um Estado-membro ter decidido não alterar as dimensões das suas águas territoriais.

(2001/C 235 E/136)

PERGUNTA ESCRITA E-0151/01

apresentada por Konstantinos Hatzidakis (PPE-DE) à Comissão

(31 de Janeiro de 2001)

Objecto: Síndrome da classe económica

O chamado síndrome da classe económica veio recentemente à luz quando uma jovem britânica morreu no aeroporto de Londres imediatamente após a sua chegada de Sydney. Segundo estudos médicos publicados, pelo menos 25 pessoas perderam a vida nos últimos oito anos em consequência deste síndrome que se observa após viagens aéreas de longo curso. A causa destas mortes é principalmente atribuída à formação de coágulos sanguíneos que se crê resultem de uma imobilização prolongada. O Parlamento britânico já publicou uma directiva segundo a qual as companhias aéreas são obrigadas a avisar os passageiros sobre o risco de formação de coágulos sanguíneos.

Que informação tem a Comissão sobre esta questão e que tenciona fazer para evitar no futuro estas situações.

(2001/C 235 E/137)

PERGUNTA ESCRITA E-0155/01

apresentada por Ioannis Souladakis (PSE) e Dagmar Roth-Behrendt (PSE) à Comissão

(31 de Janeiro de 2001)

Objecto: Qualidade do ar a bordo de certos tipos de aviões

De acordo com relatos surgidos na imprensa (International Herald Tribune de sexta-feira, 27 de Outubro de 2000), queixas apresentadas por elementos da tripulação e passageiros na sequência de má disposição sentida a bordo de aviões Boeing 777 terão levado a United Airlines e a British Airways a efectuar investigações sobre a qualidade do ar a bordo daquele tipo de aviões. O Boeing 777 pode voar a uma altitude de 12 400 metros, mais alto portanto do que qualquer outro tipo de avião, o que pode traduzir-se num decréscimo do oxigénio disponível a bordo e em oscilações no sistema de ar condicionado da aeronave, levando a que algumas partes do avião fiquem mais quentes do que outras, o que faz com que alguns passageiros se sintam mal durante o voo. As queixas apresentadas referem falta de ar, hemorragias nasais, dores de cabeça e comichão na garganta. Inclusivamente, alguns passageiros desmaiaram no final do voo.