

Kommissionen aflagde kontrolbesøg (i henhold til Euratom-traktatens artikel 35) på Sellafield-anlægget i december 1993 og på anlægget i Cap de la Hague i juli 1996. Da man traf beslutningen om at genoptage tilsynene (december 1989) blev det planlagt, at der skulle føres tilsyn med oparbejdningsanlæg hvert tredje år. Indsatsen er således mindre, end man oprindeligt anså for tilstrækkeligt. Kommissionen begyndte at frigøre de nødvendige bevillinger i 1998 og er nu ved at udarbejde en meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet, som skal give et overblik over de kontrolbesøg, der er gennemført i perioden 1990-1999, sammen med et skøn over, hvor meget det vil koste at indføre et systematisk program.

Kommissionen holder øje med situationen med hensyn til radioaktivitetsniveauet i miljøet på grundlag af de oplysninger, den modtager i henhold til Euratom-traktatens artikel 36, anlægsspecifikke oplysninger fra medlemsstaternes myndigheder, som kan omfatte resultater af målinger foretaget af anlægsoperatørerne, samt andre informationskilder, som Kommissionen har adgang til. I denne sammenhæng har Kommissionen ikke haft adgang til specifikke oplysninger om de undersøgelser, der er foretaget i University of Wales.

Kommissionen er i færd med at træffe foranstaltninger, der er i overensstemmelse med OSPAR-strategien for så vidt angår radioaktive stoffer. Det er imidlertid op til OSPAR-kommissionen at koordinere og sikre gennemførelsen af OSPAR-strategien ved at udarbejde en handlingsplan og procedurer for vurdering af de fremskridt, der gøres takket være strategien. Kommissionen har, sammen med andre kontraherende parter, forpligtet sig til at deltage i OSPAR-kommissionens arbejde og den deltager i de relevante fora, som OSPAR-kommissionen har oprettet til støtte for sin virksomhed.

(2000/C 280 E/065)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-2530/99

af Alexandros Alavanos (GUE/NGL) til Kommissionen

(4. januar 2000)

Om: Sikkerhed i EU's havne

Den seneste ulykke på passagerskibet »Superfast III«, hvor 12 mennesker omkom i forbindelse med den brand, der udbrød 14 sømil fra havnen i Patras, viser manglerne i Fællesskabets direktiver og forordninger, som indeholder bestemmelser om sikkerhed til søs, men ikke om de foranstaltninger, der bør iværksættes med henblik på passagerers og havnearbejderes sikkerhed og sundhed eller den nødvendige kontrol med passagerer og motorkøretøjer, når disse går/kører om og fra borde.

Kan Kommissionen derfor give følgende oplysninger:

1. Er sikkerhed i havnene en del af den fælles politik om sikkerhed til søs?
2. Har Kommissionen truffet foranstaltninger med henblik på passagerers og havnearbejderes sikkerhed og sundhed i lyset af det enorme antal passagerer, der hvert år passerer EU's havne, og hvilke foranstaltninger drejer det sig i givet fald om?
3. Vil Kommissionen tage skridt til at sikre en effektiv kontrol med lastvogne, således at disse ikke frembyder en fare for skibets sikkerhed under sejladsen?
4. Vil Kommissionen inden for rammerne af opfølgningen af grønbogen om havnene i EU fastsætte mindstenormer for passagerers sikkerhed og sundhed i EU's havne under hensyntagen til, at over en million personer hvert år passerer gennem disse?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio

(8. februar 2000)

1. Sikkerhed i havnene omtales ikke specifikt i Kommissionens meddelelse om en fælles politik for sikkerhed til søs⁽¹⁾, som ud fra de internationale konventioner om søfartens sikkerhed, mest fokuserede på at identificere eventuelle fællesskabsforanstaltninger til fremme af sikkerheden til søs. Med en resolution af

11. marts 1994 om en fælles politik for sikker søfart⁽²⁾ godkendte Europa-Parlamentet analysen i Kommissionens meddelelse og opfordrede til, at handlingsprogrammet i meddelelsen blev gennemført hurtigt og omhyggeligt.

I Kommissionens grønbog om søhavne og skibsfartsinfrastruktur⁽³⁾, kom Kommissionen nærmere ind på den vigtige rolle EF's havne spiller i forbindelse med gennemførelsen og håndhævelsen af EF's søfartssikkerhedspolitik samt deres rolle i at sikre et højt niveau for havnetjenesteydelser, som er nært forbundet med skibenes sikkerhed.

2. Kommissionen tog spørgsmålet om færgepassagerers sikkerhed til søs op i form af en række fællesskabsforanstaltninger efter Estonia-ulykken i september 1994 og anmodninger fra Europa-Parlamentet og Rådet om at fastlægge sammenhængende og strenge regler for færgers sikkerhed i EU. Disse foranstaltning er Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger⁽⁴⁾, Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe⁽⁵⁾, Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater⁽⁶⁾, og Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer⁽⁷⁾.

Havnearbejderes sikkerhed omhandles i en række direktiver på det sociale område, som bl.a. dækker emner som sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen. En liste over lovgivningen fremsendes til det Ærede Medlem og Europa-Parlamentets Sekretariat.

3. Kontrollen med lastning af lastbiler reguleres af internationale konventioner om søfartssikkerhed og forebyggelse af havforurening, som inkluderer særlige krav i forbindelse med transport af farligt gods enten emballeret eller som fast bulk. De internationale krav er blevet suppleret af EF-lovgivning, som fastsætter rapporteringskrav for fartøjer der sejler til eller fra Fællesskabets havne med farligt eller forurenende gods⁽⁸⁾.

4. Kommissionen har ingen planer om at fremlægge forslag om obligatoriske minimumsstandarder i EU hvad angår passagerers sikkerhed og sundhed i forbindelse med opfølgningen på grønbogen om havne og søfartsinfrastruktur. Kommissionen har dog til hensigt at offentliggøre en generel meddelelse om sikkerheden til søs og flagstaters, havne-staters og industriens ansvar i forbindelse med skibes sikkerhed.

⁽¹⁾ KOM(93) 66 endelig udg.

⁽²⁾ EFT C 91 af 28.3.1994.

⁽³⁾ KOM(97) 678 endelig udg.

⁽⁴⁾ EFT L 320 af 30.12.1995.

⁽⁵⁾ EFT L 144 af 15.5.1998.

⁽⁶⁾ EFT L 188 af 2.7.1998.

⁽⁷⁾ EFT L 138 af 1.6.1999.

⁽⁸⁾ Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods, EFT L 247 af 5.10.1993.

(2000/C 280 E/066)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-2534/99

af Neil MacCormick (Verts/ALE) til Kommissionen

(4. januar 2000)

Om: Fri bevægelighed for læger og patientsikkerhed

I begrundelsen til det foreslåede SLIM-direktiv om forenkling og ajourføring af EU's sektordirektiver om gensidig anerkendelse af erhvervsuddannelser (KOM(97) 638)⁽¹⁾ har Kommissionen redegjort for sine