

Δυνάμει του άρθρου 35 της συνθήκης Ευρατόμ, η Επιτροπή διενήργησε ελέγχους στην εγκατάσταση Sellafield, το Δεκέμβριο του 1993, και στην Cap de la Hague, τον Ιούλιο του 1996. Όταν αποφασίστηκε η εκ νέου διενέργεια ελέγχων (Δεκέμβριος 1989), είχε προβλεφθεί ότι οι εγκαταστάσεις επανεπεξεργασίας θα επιθεωρούνται μία φορά ανά τριετία. Η προσπάθεια αυτή, ενώ αρχικά θεωρήθηκε επαρκής, σήμερα παρουσιάζεται ανεπαρκής. Η Επιτροπή άρχισε να καθιστά διαθέσιμα τα απαραίτητα μέσα το 1998. Καταρτίζεται ανακοίνωση προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην οποία θα διενεργείται ανασκόπηση των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν κατά τη χρονική περίοδο 1990-1999, καθώς και εκτίμηση των απαιτούμενων πόρων για τη θέσπιση συστηματικού προγράμματος.

Η Επιτροπή παρακολουθεί τα επίπεδα ραδιενέργειας στο περιβάλλον, βάσει των πληροφοριών των οποίων γίνεται αποδέκτης, δυνάμει του άρθρου 36 της συνθήκης Ευρατόμ, παροχή στοιχείων σχετικά με συγκεκριμένους χώρους από τις αρχές των κρατών μελών, στα οποία δύναται να συμπεριλαμβάνονται τα αποτελέσματα μετρήσεων που διενεργήθηκαν από τους φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων, καθώς και βάσει άλλων πληροφοριών που κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή δεν διέθετε συγκεκριμένα στοιχεία σχετικά με το έργο που ανέλαβε το Πανεπιστήμιο της Ουαλίας.

Η Επιτροπή αναλαμβάνει δράσεις στο πλαίσιο της στρατηγικής της OSPAR για τις ραδιενεργούς ουσίες. Ωστόσο, ο συντονισμός και η εξασφάλιση της εφαρμογής της στρατηγικής OSPAR με τη θέσπιση σχεδίου δράσης και την ανάπτυξη διαδικασιών ελέγχου της προόδου που επιτυγχάνεται με την εν λόγω στρατηγική, είναι υπόθεση της επιτροπής OSPAR. Η Επιτροπή δεσμεύεται, από κοινού με άλλα συμβαλλόμενα μέρη, να συνεχίσει να παρεμβαίνει στο έργο της επιτροπής OSPAR και να συμμετέχει στα συναφή φόρουμ που διοργανώνονται από την εν λόγω επιτροπή, ώστε να εξασφαλίσει την κατάλληλη στήριξη και καθοδήγηση.

(2000/C 280 E/065)

ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-2530/99

υποβολή: Alexandros Alavanos (GUE/NGL) προς την Επιτροπή

(4 Ιανουαρίου 2000)

Θέμα: Ασφάλεια στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το πρόσφατο ατύχημα του επιβατηγού πλοίου SUPERFAST III, όπου βρήκαν τραγικό θάνατο 12 άνθρωποι από πυρκαγιά που ξέσπασε 14 ναυτικά μίλια έξω από το λιμάνι της Πάτρας, αναδειχνει την ανεπάρκεια των κοινοτικών οδηγιών και κανονισμών που προβλέπουν την ασφάλεια κατά τη διάρκεια του πλου αλλά δεν προβλέπουν μέτρα όσον αφορά στην ασφάλεια και στην υγιεινή των επιβατών και εργαζομένων στα λιμάνια καθώς και στον έλεγχο επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών και οχημάτων.

Ερωτάται η Επιτροπή:

1. Η ασφάλεια στα λιμάνια αποτελεί μέρος της κοινής πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια;
2. χει πάρει μέτρα για την ασφάλεια και υγιεινή των επιβατών και εργαζομένων στα λιμάνια, δεδομένου του τεράστιου αριθμού ετήσιας διακίνησης επιβατών στα λιμάνια της Ε.Ε. και ποιά είναι αυτά;
3. Πρόκειται να πάρει μέτρα για τον επαρκή έλεγχο των φορτηγών οχημάτων ώστε αυτά να μην αποτελούν απειλή για την ασφάλεια του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου;
4. Στα πλαίσια του follow-up του Πράσινου Βιβλίου για τα λιμάνια στην Ε.Ε. θα προβλέπονται υποχρεωτικές ελάχιστες προδιαγραφές στα κοινοτικά λιμάνια σχετικά με την ασφάλεια και υγιεινή των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη ότι περισσότεροι από 1 εκατομμύριο άνθρωποι διακινούνται ετησίως στα λιμάνια της Σ.Ε.;

Απάντηση της κας de Palacio εξ ονόματος της Επιτροπής

(8 Φεβρουαρίου 2000)

1. Η ανακοίνωση της Επιτροπής για μια κοινή πολιτική ασφαλείας στη θάλασσα⁽¹⁾ δεν πραγματευόταν συγκεκριμένα την ασφάλεια των λιμένων αλλά στόχευε κυρίως στον προσδιορισμό, με βάση τις διεθνείς συμβάσεις ασφαλείας στη ναυτιλία που έχουν εκδοθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, των μέτρων που

είναι δυνατόν να ληφθούν για να βελτιωθεί η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο ψήφισμα της 11ης Μαρτίου 1994 για μια κοινή πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα ⁽²⁾, ενέκρινε την ανάλυση που περιέχει η ανακοίνωση της Επιτροπής και έκανε έκκληση για προσεκτική και ταχεία εκτέλεση του προγράμματος δράσης που περιλαμβάνει η ανακοίνωση.

Στην Πράσινη Βίβλο για τους θαλάσσιους λιμένες και τη ναυτιλιακή υποδομή ⁽³⁾, η Επιτροπή τόνισε περαιτέρω τη σημασία που έχει ο ρόλος των κοινοτικών λιμένων στην εφαρμογή και την επιβολή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου παροχής υπηρεσιών στους λιμένες, η οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ασφάλεια των πλοίων.

2. Η Επιτροπή πραγματοποιήθηκε την ασφάλεια των επιβατικών οχηματαγωγών στη θάλασσα προτείνοντας μια σειρά μέτρων μετά το ατύχημα του Estonia το Σεπτέμβριο του 1994, και ακολουθώντας τα αιτήματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου να δημιουργηθεί ένα συνεπές και αυστηρό καθεστώς ασφάλειας των οχηματαγωγών στην Κοινότητα. Τα μέτρα αυτά είναι ο κανονισμός (ΕΚ) Αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, της 8ης Δεκεμβρίου 1995, για την ασφαλή διαχείριση των οχηματαγωγών ro-ro, ⁽⁴⁾ η οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες ασφαλείας των επιβατικών πλοίων, ⁽⁵⁾ η οδηγία 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1998 σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας ⁽⁶⁾, και η οδηγία 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999 σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη. ⁽⁷⁾

Η ασφάλεια των εργαζομένων στους λιμένες καλύπτεται από μια σειρά οδηγιών που έχουν εκδοθεί στο κοινωνικό πεδίο, οι οποίες καλύπτουν θέματα ιδίως που σχετίζονται με την ασφάλεια και την υγεία στο χώρο εργασίας. Διαβιβάζουμε απευθείας κατάλογο της εν λόγω νομοθεσίας στο Αξιότιμο Μέλος και στη Γραμματεία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

3. Ο έλεγχος της ασφαλούς επιβίβασης των φορτηγών διέπεται από τις διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα, οι οποίες περιέχουν ειδικές απαιτήσεις για τη μεταφορά επικινδυνών εμπορευμάτων σε συσκευασμένη μορφή ή υπό μορφή στερεού φορτίου χύδην. Αυτές οι διεθνείς απαιτήσεις συμπληρώθηκαν από την κοινοτική νοοθεσία, η οποία επιβάλλει υποχρεώσεις αναφοράς στα σκάφη που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και ελλιμνίζονται σε κοινοτικούς λιμένες ή αναχωρούν από αυτούς ⁽⁸⁾.

4. Η Επιτροπή δεν πρόκειται να υποβάλει, στο πλαίσιο της συνέχειας που θα δοθεί στην Πράσινη Βίβλο για τους θαλάσσιους λιμένες και τη ναυτιλιακή υποδομή, προτάσεις για ελάχιστα υποχρεωτικά πρότυπα στην Κοινότητα σε ό,τι αφορά την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών. Ωστόσο, η Επιτροπή προτίθεται να εκδώσει μια γενικής φύσεως ανακοίνωση για την ασφάλεια στη θάλασσα και για τις ευθύνες των κρατών νηολόγησης, των κρατών των λιμένων και τη βιομηχανία που συνδέεται πιο άμεσα με την ασφάλεια των πλοίων.

(1) COM(93)66 τελικό.

(2) ΕΕ C 91 της 28.3.1994.

(3) COM(97)678 τελικό.

(4) ΕΕ L 320 της 30.12.1995.

(5) ΕΕ L 144 της 15.5.1998.

(6) ΕΕ L 188 της 2.7.1998.

(7) ΕΕ L 138 της 1.6.1999.

(8) Οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 1993, για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, ΕΕ L 247 της 5.10.1993.

(2000/C 280 E/066)

ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-2534/99

υποβολή: Neil MacCormick (Verts/ALE) προς την Επιτροπή

(4 Ιανουαρίου 2000)

Θέμα: Ελεύθερη κυκλοφορία των γιατρών και ασφάλεια των ασθενών

Στην αιτιολόγηση που συνοδεύει το σχέδιο Οδηγίας SLIM για την απλοποίηση και ενημέρωση των τομειακών Οδηγιών της ΕΕ σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση των επαγγελματικών διπλωμάτων (COM(97)638 τελικό) ⁽¹⁾, η Επιτροπή εκδήλωσε την πρόθεση της να ζητήσει από το Συμβούλιο να καταργήσει τις υπάρχουσες συμβουλευτικές επιτροπές για την επαγγελματική κατάρτιση ορισμένων επαγγελματιών υγείας (γιατρών, νοσοκόμων,