

De conformidad con el artículo 35 del Tratado Euratom, la Comisión realizó una serie de comprobaciones en Sellafield (diciembre de 1993) y en Cap de la Hague (julio de 1996). Cuando se tomó la decisión de reactivar las comprobaciones (diciembre de 1989), se previó el establecimiento de una visita a las instalaciones de reelaboración cada tres años. Por consiguiente, no se han cumplido los objetivos previstos en un principio. La Comisión comenzó a suministrar los recursos necesarios en 1998. Actualmente se está preparando una comunicación al Consejo y al Parlamento que proporcionará una visión general de las comprobaciones efectuadas entre 1990 y 1999, así como una estimación de los recursos necesarios para elaborar un programa sistemático.

La Comisión sigue desempeñando un papel de observador de la situación con respecto a los niveles de radiactividad ambiental basándose en la información recibida en virtud del artículo 36 del Tratado Euratom, en datos específicos de emplazamientos proporcionados por las autoridades de los Estados miembros, que pueden incluir resultados de mediciones efectuadas por los operadores y en otras fuentes de información comunicadas a la Comisión. En este contexto, la Comisión no ha recibido ninguna observación por parte de la Universidad de Gales sobre la labor realizada.

La Comisión ha emprendido acciones adecuadas a la estrategia OSPAR por lo que respecta a las sustancias radiactivas. No obstante, corresponde a la Comisión OSPAR coordinar y garantizar la aplicación de dicha estrategia a través del establecimiento de un plan de acción y de procedimientos para analizar los progresos alcanzados gracias a tal estrategia. La Comisión está comprometida, con las demás partes contratantes, a colaborar en la labor de la Comisión OSPAR y participa en los foros pertinentes establecidos por dicha Comisión para garantizar una asistencia y supervisión adecuadas.

(2000/C 280 E/065)

PREGUNTA ESCRITA E-2530/99

de Alexandros Alavanos (GUE/NGL) a la Comisión

(4 de enero de 2000)

Asunto: Seguridad en los puertos de la Unión Europea

El accidente sufrido recientemente por la nave de pasaje Superfast III, en el que murieron de modo trágico doce personas a causa de un incendio declarado a 14 millas de distancia del puerto de Patras, pone de manifiesto la insuficiencia de las directivas y los reglamentos comunitarios que establecen las condiciones de seguridad durante la travesía, pero no prevén medidas en lo que concierne a las condiciones de seguridad e higiene de los pasajeros y trabajadores en los puertos así como al control del embarque y desembarque de pasajeros y vehículos.

1. ¿Puede indicar la Comisión si la seguridad portuaria forma parte de la política común de seguridad marítima?
2. ¿Ha tomado medidas en relación con las condiciones de seguridad e higiene de los pasajeros y trabajadores en los puertos, dado el enorme volumen anual de movimiento de pasajeros en los puertos de la UE? ¿De qué medidas se trata?
3. ¿Piensa tomar medidas para que se controlen de modo suficiente los vehículos de transporte de mercancías, con el fin de que no representen una amenaza para la seguridad del buque durante la travesía?
4. En el marco del seguimiento del Libro Verde sobre los puertos comunitarios, ¿se preverán normas mínimas vinculantes para los puertos comunitarios en lo referente a las condiciones de seguridad e higiene de los pasajeros, teniendo en cuenta que más de un millón de personas transitan anualmente por los puertos de la UE?

Respuesta de la Sra. de Palacio en nombre de la Comisión

(8 de febrero de 2000)

1. La seguridad en los puertos no se trata de manera específica en la Comunicación de la Comisión: por una política de seguridad marítima⁽¹⁾, cuyo principal objetivo era definir, de acuerdo con los convenios internacionales sobre seguridad marítima adoptados dentro de la Organización Marítima Internacional,

posibles medidas comunitarias para incrementar la seguridad en el mar. El Parlamento, en su Resolución de 11 de marzo de 1994 sobre una política común de seguridad marítima ⁽²⁾, respaldaba el análisis de la Comunicación de la Comisión e instaba a una concienzuda y pronta ejecución del programa en ella contenido.

En su libro verde sobre los puertos y las infraestructuras marítimas ⁽³⁾, la Comisión hacía mayor hincapié en la importancia del papel de los puertos comunitarios a la hora de aplicar y hacer cumplir la legislación comunitaria sobre seguridad marítima y de garantizar un elevado nivel de los servicios portuarios en los que descansa intrínsecamente la seguridad de los buques.

2. La Comisión abordaba el tema de la seguridad del pasaje de los transbordadores con una serie de medidas comunitarias tras el accidente del Estonia de septiembre de 1994, y a raíz de los llamamientos del Parlamento y el Consejo para establecer un régimen coherente y riguroso para la seguridad de los transbordadores en la Comunidad. Esas medidas son el Reglamento (CE) n° 3051/95 del Consejo, de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de transbordadores de pasajeros de carga rodada ⁽⁴⁾, la Directiva 98/18/CE del Consejo de 17 de marzo de 1998 sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje ⁽⁵⁾, la Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos ⁽⁶⁾, y la Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad ⁽⁷⁾.

La seguridad de los trabajadores en puerto se trata en una serie de directivas de carácter social que cubren en particular lo relativo a seguridad e higiene en el trabajo: se hará llegar a Su Señoría y a la Secretaría del Parlamento una relación de estas medidas legislativas.

3. El control de los camiones que han de ser transportados a bordo está regulado por los convenios internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marina, en los que se recogen las condiciones especiales para el transporte de mercancías peligrosas ya sea en forma de embalajes o de carga sólida a granel. Estos requisitos internacionales se han visto complementados por disposiciones comunitarias que imponen obligaciones de notificación a los buques con destino a puertos comunitarios o procedentes de los mismos y que transportan mercancías peligrosas o contaminantes ⁽⁸⁾.

4. La Comisión no tiene previsto presentar, como prosecución de su libro verde sobre puertos e infraestructuras marítimas, propuestas de normas mínimas obligatorias en la Comunidad en cuanto a seguridad e higiene de los pasajeros. Ahora bien, sí se propone sacar a la luz una comunicación general sobre la seguridad en el mar y las responsabilidades de los Estados de abanderamiento, los Estados del puerto y la industria, referida más concretamente a la seguridad de los buques.

⁽¹⁾ COM(93) 66 final.

⁽²⁾ DO C 91 de 28.3.1994.

⁽³⁾ COM(97) 678 final.

⁽⁴⁾ DO L 320 de 30.12.1995.

⁽⁵⁾ DO L 144 de 15.5.1998.

⁽⁶⁾ DO L 188 de 2.7.1998.

⁽⁷⁾ DO L 138 de 1.6.1999.

⁽⁸⁾ Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes, DO L 247 de 5.10.1993.

(2000/C 280 E/066)

PREGUNTA ESCRITA E-2534/99

de Neil MacCormick (Verts/ALE) a la Comisión

(4 de enero de 2000)

Asunto: Libre circulación de los médicos y seguridad de los pacientes.

En la exposición de motivos que acompaña a la propuesta de directiva SLIM, por la que se modifican y se completan las Directivas sectoriales sobre el sistema general de reconocimiento de las calificaciones