

Komissio teki Euratomin perustamissopimuksen 35 artiklan mukaiset tarkastukset Sellafieldissä joulukuussa 1993 ja Cap de la Haguessa heinäkuussa 1996. Kun päätös tarkastusten uudelleen aloittamisesta tehtiin (joulukuussa 1989), suunnitelmassa oli, että jälleenkäsittelylaitoksiin tehtäisiin tarkastuskäyntejä kolmen vuoden välein. Tarkastuksiin on siis panostettu vähemmän kuin alunperin katsottiin tarpeelliseksi. Komissio alkoi vapauttaa tarvittavia voimavaroja vuonna 1998, ja se laatii neuvostolle ja parlamentille tiedonantoa, jossa annetaan yleiskatsaus vuosina 1990–1999 tehdyistä tarkastuksista sekä arvio suunnitelmallisen ohjelman toteuttamiseen tarvittavista resursseista.

Komissio seuraa radioaktiivisuuden määrän tilannetta ympäristössä Euratomin perustamissopimuksen 36 artiklan mukaisesti saatujen tietojen ja jäsenvaltioiden viranomaisten toimittamien sijaintipaikkakohtaisten tietojen, joihin voi myös sisältyä tuloksia toimijoiden tekemistä mittauksista, sekä komission muista lähteistä saamiin tietojen perusteella. Tässä yhteydessä komissio ei ole saanut erityisiä tietoja Walesin yliopistossa tehdyistä tutkimuksista.

Komissio on ryhtynyt OSPAR-strategian yhteydessä radioaktiivisia aineita koskeviin asianmukaisiin toimiin. On kuitenkin OSPAR-komission asia koordinoida ja varmistaa tämän strategian täytäntöönpano laatimalla toimintasuunnitelma ja kehittämällä menettelyjä strategian avulla saavutetun kehityksen tarkastelua varten. Komissio on muiden sopimuspuolten lailla sitoutunut osallistumaan jatkossakin OSPAR-komission työkentelyyn, ja se on myös mukana kyseisen komission perustamalla eri foorumeilla varmistamassa asianmukaisen tuen ja ohjauksen.

(2000/C 280 E/065)

#### KIRJALLINEN KYSYMYS E-2530/99

esittäjä(t): **Alexandros Alavanos (GUE/NGL) komissiolle**

(4. tammikuuta 2000)

Aihe: Turvallisuus Euroopan unionin satamissa

Viime aikoina sattunut matkustajalaiva Superfast III:n onnettomuus, jossa 12 ihmistä kuoli 14 merimailin etäisyydellä Patrasin satamasta syttyneessä tulipalossa, osoittaa yhteisön direktiivien ja asetusten riittämättömyyden, sillä ne säätävät turvallisuudesta matkan aikana, mutta eivät toimista, jotka liittyvät matkustajien ja työntekijöiden turvallisuuteen ja terveyteen satamassa sekä matkustajien ja ajoneuvojen lastaamisen ja purkamisen valvontaan.

Komissiolta kysytään:

1. Onko satamien turvallisuus osa merenkulun turvallisuutta koskevaa yhteistä politiikkaa?
2. Onko se toteuttanut matkustajien ja työntekijöiden turvallisuutta ja terveyttä satamissa koskevia toimia sen tosiasian taustaa vasten, että vuosittain EU:n satamien kautta kulkee valtava määrä matkustajia, ja mitä nämä toimet ovat?
3. Aikooko se toteuttaa toimia kuorma-autojen riittävän valvonnan hyväksi, jotta nämä eivät vaarantaisi aluksen turvallisuutta matkan aikana?
4. Tullaanko Euroopan unionin satamia koskevan vihreän kirjan jälkeisten jatkotoimien puitteissa säätämään pakolliset matkustajien turvallisuuteen ja terveyteen liittyvät vähimmäisvaatimukset, jotka yhteisön satamien on täytettävä, kun otetaan huomioon, että EU:n satamien kautta kulkee yli miljoona ihmistä vuodessa?

**Loyola de Palacion komission puolesta antama vastaus**

(8. helmikuuta 2000)

1. Satamien turvallisuutta ei varsinaisesti käsitellä yhteistä meriturvallisuuspolitiikkaa koskevassa komission tiedonannossa (<sup>1</sup>), jossa ensisijaisesti keskitytään kartoittamaan Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä tehtyjen kansainvälisten meriturvallisuusyleissopimusten pohjalta toimenpiteitä, joita yhteisö voi meritur-

vallisuuden parantamiseksi toteuttaa. Euroopan parlamentti hyväksyi yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta 11. maaliskuuta 1994 antamassaan päätöslauselmassa <sup>(2)</sup> komission tiedonantoon sisältyvän analyysin ja vaati siihen kuuluvan toimintaohjelman perusteellista ja nopeaa täytäntöönpanoa.

Komissio korosti satamia ja meriliikenteen infrastruktuuria koskevassa vihreässä kirjassaan <sup>(3)</sup> yhteisön satamien merkitystä yhteisön meriturvallisuuslainsäädännön täytäntöönpanossa ja voimaan saattamisessa sekä sellaisten korkeatasoisten satamapalvelujen tarjoamisessa, jotka olennaisesti liittyvät alusten turvallisuuteen.

2. Komissio käsitteli syyskuussa 1994 tapahtuneen Estonia-onnettomuuden jälkeen lauttamatkustajien turvallisuutta merellä ja ehdotti useita yhteisön säädöksiä parlamentin ja neuvoston pyydettyä tiukan ja yhtenäisen lauttojen turvallisuusjärjestelmän luomista yhteisöön. Nämä säädökset ovat ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta 8. joulukuuta 1995 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 3051/95 <sup>(4)</sup>, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17. maaliskuuta 1998 annettu neuvoston direktiivi 98/18/EY <sup>(5)</sup>, yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä 18. kesäkuuta 1998 annettu neuvoston direktiivi 98/41/EY <sup>(6)</sup> sekä pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi 29. huhtikuuta 1999 annettu neuvoston direktiivi 1999/35/EY <sup>(7)</sup>.

Satamatyöntekijöiden turvallisuus kuuluu useiden sosiaalialan direktiivien soveltamisalaan. Erityisesti siitä on säädetty direktiiveissä, jotka liittyvät työntekijöiden turvallisuuteen ja terveyteen. Luettelo tästä lainsäädännöstä toimitetaan suoraan parlamentin jäsenelle sekä parlamentin sihteeristöön.

3. Aluksille lastattavien kuorma-autojen valvontaa säännellään kansainvälisillä meriturvallisuutta ja merien pilaantumisen ehkäisemistä koskevilla yleissopimuksilla, joihin sisältyy erityisvaatimuksia vaarallisten aineiden kuljettamisesta joko pakattuina tai kiinteässä muodossa irtolastina. Näitä kansainvälisiä vaatimuksia on täydennetty yhteisön lainsäädännöllä, jossa yhteisön merisatamiin matkalla oleville tai niistä poistuville ja vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettaville aluksille asetetaan ilmoitusvelvollisuuksia <sup>(8)</sup>.

4. Komissio ei aio satamia ja meriliikenteen infrastruktuuria koskevan vihreän kirjansa seurantatoimena esittää ehdotuksia matkustajien turvallisuutta ja terveyttä koskeviksi yhteisön pakollisiksi vähimmäisvaatimuksiksi. Komission tarkoituksena kuitenkin on antaa yleinen tiedonanto meriturvallisuudesta sekä lippuvaltioiden, satamavaltioiden ja merenkulkualan alusturvallisuuteen liittyvästä vastuusta.

<sup>(1)</sup> KOM(93) 66 lopullinen.

<sup>(2)</sup> EYVL C 91, 28.3.1994.

<sup>(3)</sup> KOM(97) 678 lopullinen.

<sup>(4)</sup> EYVL L 320, 30.12.1995.

<sup>(5)</sup> EYVL L 144, 15.5.1998.

<sup>(6)</sup> EYVL L 188, 2.7.1998.

<sup>(7)</sup> EYVL L 138, 1.6.1999.

<sup>(8)</sup> Neuvoston direktiivi 93/75/ETY, annettu 13 päivänä syyskuuta 1993, vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa niistä, EYVL L 247, 5.10.1993.

(2000/C 280 E/066)

**KIRJALLINEN KYSYMYS E-2534/99**

**esittäjä(t): Neil MacCormick (Verts/ALE) komissiolle**

(4. tammikuuta 2000)

*Aihe:* Lääkäreiden vapaa liikkuvuus ja potilasturvallisuus

Ehdottamansa ns. SLIM-direktiivin perusteluosassa komissio on ilmoittanut, että se aikoo pyytää neuvostoa lakkauttamaan nykyiset terveydenhoitoalan ammattilaisten (lääkärit, sairaanhoitajat, hammaslääkärit, kättilöt