

La Commissione ha effettuato i controlli di cui all'articolo 35 del trattato Euratom a Sellafield nel dicembre 1993 e a Cap de la Hague nel luglio 1996. All'epoca in cui si è presa la decisione di riattivare i controlli (dicembre 1989) si era stabilito che gli impianti di ritrattamento venissero controllati ogni tre anni. Gli sforzi in tal senso sono quindi stati inferiori a quanto originariamente ritenuto sufficiente. La Commissione ha cominciato a mettere a disposizione le risorse necessarie nel 1998. Attualmente è in fase di elaborazione una comunicazione al Consiglio e al Parlamento che traccia una panoramica dei controlli effettuati nel periodo 1990-1999 e presenta una stima delle risorse necessarie per istituire un programma di controllo sistematico.

La Commissione mantiene un ruolo di controllo sulla situazione per quanto riguarda i livelli di radioattività dell'ambiente, in base alle informazioni ricevute ai sensi dell'articolo 36 del trattato Euratom, i dati specifici relativi ai siti forniti dalle autorità degli Stati membri, che possono comprendere risultati delle misurazioni effettuate dai gestori, e altre fonti di informazioni portate a conoscenza della Commissione. In tale contesto alla Commissione non sono state presentate osservazioni specifiche circa l'attività svolta dalla «University of Wales».

La Commissione sta intraprendendo le azioni opportune nel quadro della strategia OSPAR in materia di sostanze radioattive. Spetta, tuttavia, alla commissione OSPAR coordinare ed assicurare l'attuazione della strategia OSPAR mediante l'elaborazione di un piano d'azione e di procedure atte ad esaminare i progressi conseguiti grazie alla suddetta strategia. La Commissione è impegnata, al pari di altre parti contraenti, a partecipare alle attività della commissione OSPAR e a collaborare, nelle sedi pertinenti stabilite da quest'ultima, al fine di assicurare sostegno ed orientamenti adeguati.

(2000/C 280 E/065)

**INTERROGAZIONE SCRITTA E-2530/99**

**di Alexandros Alavanos (GUE/NGL) alla Commissione**

(4 gennaio 2000)

Oggetto: Sicurezza nei porti dell'Unione europea

Il recente incidente che ha coinvolto la nave passeggeri SUPERFAST III e in cui ben 12 persone hanno perso la vita tragicamente a causa di un incendio divampato a 14 miglia dal porto di Patrasso, mostra quanto siano carenti le direttive e i regolamenti comunitari sulla sicurezza durante la navigazione dato che non prevedono misure per la sicurezza e la salute dei passeggeri e dei lavoratori portuali e neppure per il controllo delle operazioni di imbarco e sbarco di passeggeri e autovetture.

Può la Commissione dire:

1. se la sicurezza nei porti costituisce un aspetto della politica comune per la sicurezza marittima,
2. se ha preso misure, e di che tipo, per la sicurezza e la salute dei passeggeri e dei lavoratori portuali, visto l'elevato numero di passeggeri che ogni anno transitano per i porti dell'UE,
3. se intende prendere provvedimenti per garantire un adeguato controllo degli autoveicoli adibiti al trasporto merci in modo che essi non rappresentino una minaccia per la sicurezza della nave durante la navigazione,
4. e se, nel dare attuazione al Libro Verde sui porti nell'UE, sono previste norme minime vincolanti relative alla sicurezza e alla salute dei passeggeri, tenuto conto che ogni anno oltre un milione di persone transitano per i porti della UE?

**Risposta data dalla sig.ra de Palacio in nome della Commissione**

(8 febbraio 2000)

1. La sicurezza nei porti non è stata specificamente trattata nella comunicazione che modifica una politica comune sulla sicurezza dei mari<sup>(1)</sup> che era principalmente incentrata sull'identificazione, sulla base delle convenzioni internazionali in materia di sicurezza marittima adottate nell'ambito dell'Organizzazione

marittima internazionale, di eventuali misure comunitarie per aumentare la sicurezza in mare. Il Parlamento nella sua risoluzione dell'11 marzo 1994 su una politica comune per la sicurezza dei mari <sup>(2)</sup> ha approvato l'analisi contenuta nella comunicazione della Commissione e auspicato una rapida e attenta esecuzione del programma di azioni in essa contenuto.

Nel suo Libro verde sui porti e sulle infrastrutture marittime <sup>(3)</sup>, la Commissione ha ribadito l'importanza del ruolo dei porti comunitari per attuare e rafforzare la legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima e garantire un elevato livello dei servizi portuali strettamente connessi con la sicurezza delle navi.

2. La Commissione ha trattato la sicurezza dei passeggeri di traghetti proponendo una serie di misure comunitarie sulla scia degli incidenti avvenuti in Estonia nel settembre 1994 e a seguito delle richieste del Parlamento e del Consiglio di elaborare un regime coerente e severo sulla sicurezza dei traghetti nella Comunità. Queste misure sono il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio, dell'8 dicembre 1995, sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off <sup>(4)</sup>, la direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri <sup>(5)</sup>, la direttiva 98/41/CE del Consiglio del 18 giugno 1998 relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità <sup>(6)</sup> e la direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea <sup>(7)</sup>.

La sicurezza dei lavoratori portuali è coperta da varie direttive adottate in campo sociale che riguardano in particolare aspetti attinenti alla sicurezza e alla salute sul posto di lavoro. Un elenco di questi atti legislativi è inviato direttamente all'onorevole parlamentare e al Segretariato del Parlamento.

3. Il controllo degli autoveicoli da caricare a bordo è disciplinato dalle convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima e sulla prevenzione dell'inquinamento marino che comprendono requisiti speciali per il trasporto di merci pericolose confezionate o in forma solida alla rinfusa. Questi requisiti internazionali sono stati completati da normative comunitarie che impongono obblighi di notifica alle navi dirette a/in partenza da porti comunitari e che trasportano merci pericolose o inquinanti <sup>(8)</sup>.

4. Come seguito al suo Libro verde sui porti marittimi e sulle infrastrutture marittime, La Commissione non intende presentare proposte di norme minime vincolanti nella Comunità relative alla sicurezza e alla salute dei passeggeri. La Commissione intende però elaborare una comunicazione generale sulla sicurezza in mare e sulle responsabilità degli Stati di bandiera, degli Stati di approdo e dell'industria concernenti in modo specifico la sicurezza delle navi.

<sup>(1)</sup> COM(93) 66 def.

<sup>(2)</sup> GU C 91 del 28.3.1994.

<sup>(3)</sup> COM(97) 678 def.

<sup>(4)</sup> GU L 320 del 30.12.1995.

<sup>(5)</sup> GU L 144 del 15.5.1998.

<sup>(6)</sup> GU L 188 del 2.7.1998.

<sup>(7)</sup> GU L 138 del 1.6.1999.

<sup>(8)</sup> Direttiva 3/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti. GU L 247 del 5.10.1993.

(2000/C 280 E/066)

**INTERROGAZIONE SCRITTA E-2534/99**

**di Neil MacCormick (Verts/ALE) alla Commissione**

(4 gennaio 2000)

Oggetto: Libera circolazione dei medici e sicurezza dei pazienti

Nella motivazione allegata alla proposta di «Direttiva SLIM» che semplifica e aggiorna le direttive europee settoriali sul reciproco riconoscimento delle qualifiche professionali (COM(97) 638 def.) <sup>(1)</sup> la Commissione