

A Comissão procedeu a verificações nos termos do artigo 35º do Tratado Euratom em Sellafield em Dezembro de 1993 e em Cap de la Hague em Julho de 1996. Na altura da decisão de reiniciar as verificações (Dezembro de 1989) previu-se que as centrais de reprocessamento seriam visitadas de três em três anos. O esforço é, portanto, inferior ao inicialmente considerado suficiente. A Comissão começou a disponibilizar os recursos necessários em 1998. Está a ser preparada uma comunicação ao Conselho e ao Parlamento, que fornecerá uma panorâmica das verificações efectuadas entre 1990 e 1999, bem como uma estimativa dos recursos necessários para estabelecer um programa sistemático.

A Comissão vai acompanhando a situação no que respeita aos níveis de radioactividade no ambiente com base nas informações recebidas nos termos do artigo 36º do Tratado Euratom, dados específicos de determinados sítios fornecidos pelas autoridades dos Estados-membros, que podem incluir resultados de medições efectuadas pelos operadores, e outras fontes de informação que chegam ao seu conhecimento. Neste contexto, a Comissão não recebeu qualquer observação da Universidade de Wales sobre os trabalhos realizados.

A Comissão está a empreender as acções adequadas à estratégia da OSPAR no que respeita às substâncias radioactivas. Cabe, no entanto, à comissão OSPAR coordenar e garantir a aplicação dessa estratégia através do estabelecimento de um plano de acção e de procedimentos para analisar os progressos realizados com a estratégia. A Comissão está empenhada, juntamente com as outras partes contratantes, no envolvimento contínuo nos trabalhos da comissão OSPAR e participa nos fóruns pertinentes criados por essa comissão para assegurar o devido apoio e orientação.

(2000/C 280 E/065)

PERGUNTA ESCRITA E-2530/99

apresentada por Alexandros Alavanos (GUE/NGL) à Comissão

(4 de Janeiro de 2000)

Objecto: Segurança nos portos da União Europeia

O recente acidente com o navio de passageiros SUPERFAST III que causou a morte trágica de 12 pessoas na sequência de um incêndio que se declarou a 14 milhas náuticas ao largo do porto de Patras revela a insuficiência das directivas e regulamentos comunitários que prevêem a segurança no mar mas não prevêem medidas relativamente à segurança e à saúde dos passageiros e tripulações nos portos, bem como o controlo do embarque e desembarque de passageiros e veículos.

Pergunta-se à Comissão:

1. se a segurança nos portos faz parte da política comunitária para a segurança no mar;
2. se tomou medidas e quais para a segurança e saúde dos passageiros e tripulações nos portos dado o enorme número de passageiros que anualmente se movimentam nos portos da UE;
3. se tenciona tomar medidas para um controlo suficiente dos veículos pesados de modo a que não constituam uma ameaça para a segurança do navio durante a viagem;
4. se no âmbito do acompanhamento do Livro Verde para os portos da UE, irão ser previstas normas mínimas obrigatórias para os portos comunitários em matéria de segurança e de saúde dos passageiros, dado que os portos da UE movimentam anualmente mais de 1 milhão de pessoas?

Resposta dada pela Comissária de Palacio em nome da Comissão

(8 de Fevereiro de 2000)

1. A segurança nos portos não foi especificamente abordada na comunicação da Comissão sobre uma política comum de segurança marítima⁽¹⁾, que se centrava principalmente na identificação, com base nas convenções internacionais sobre segurança marítima adoptadas no âmbito da Organização Marítima

Internacional, de eventuais medidas comunitárias a adoptar para reforçar a segurança marítima. Na sua resolução de 11 de Março de 1994 sobre uma política comum de segurança marítima ⁽²⁾, o Parlamento aprovou a análise feita pela Comissão na sua comunicação e apelou a que o programa de acção nela contido fosse executado minuciosamente e com rapidez.

No seu Livro Verde sobre os portos e as infra-estruturas marítimas ⁽³⁾, a Comissão sublinhou ainda a importância do papel dos portos comunitários na aplicação da legislação comunitária sobre segurança marítima e na garantia de um elevado nível de serviços portuários, que estão intrinsecamente relacionados com a segurança dos navios.

2. A Comissão procurou dar resposta ao problema da segurança marítima dos passageiros dos ferries propondo uma série de medidas comunitárias na sequência do acidente ocorrido com o Estónia em Setembro de 1994 e dos pedidos expressos pelo Parlamento e o Conselho de que a Comissão estudasse e propusesse um regime comunitário coerente e rigoroso para a segurança dos ferries. Tais medidas são o Regulamento (CE) n.º 3051/95 do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995, relativo à gestão da segurança dos ferries ro-ro ⁽⁴⁾, a Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa a regras de segurança para os navios de passageiros ⁽⁵⁾, a Directiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de Junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-membros da Comunidade ⁽⁶⁾, e a Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade ⁽⁷⁾.

A segurança dos trabalhadores portuários está abrangida por uma série de directivas adoptadas no domínio social, designadamente as que cobrem questões relacionadas com a segurança e higiene no trabalho. Junto se envia ao Senhor Deputado e ao Secretariado do Parlamento uma lista dessa legislação.

3. O controlo dos camiões a transportar a bordo rege-se pelas convenções internacionais sobre segurança marítima e a prevenção da poluição marinha, que prevêem exigências especiais para o transporte de mercadorias perigosas embaladas ou a granel. Estas exigências internacionais foram complementadas por legislação comunitária que impõe obrigações de notificação aos navios que se destinam a portos comunitários ou que deles partem e que transportam mercadorias perigosas ou poluentes ⁽⁸⁾.

4. A Comissão não tenciona apresentar, no seguimento do Livro Verde sobre portos e infra-estruturas marítimas, propostas de normas mínimas obrigatórias na Comunidade no que respeita à segurança e à saúde dos passageiros. No entanto, a Comissão tenciona publicar uma comunicação geral sobre segurança marítima e as responsabilidades dos Estados de bandeira, dos Estados do porto e do sector portuário, relacionada mais especificamente com a segurança dos navios.

⁽¹⁾ COM(93) 66 final.

⁽²⁾ JO C 91 de 28.3.1994.

⁽³⁾ COM(97) 678 final.

⁽⁴⁾ JO L 320 de 30.12.1995.

⁽⁵⁾ JO L 144 de 15.5.1998.

⁽⁶⁾ JO L 188 de 2.7.1998.

⁽⁷⁾ JO L 138 de 1.6.1999.

⁽⁸⁾ Directiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes, JO L 247 de 5.10.1993.

(2000/C 280 E/066)

PERGUNTA ESCRITA E-2534/99

apresentada por Neil MacCormick (Verts/ALE) à Comissão

(4 de Janeiro de 2000)

Objecto: Livre circulação de médicos e segurança dos pacientes

Na exposição de motivos da proposta de Directiva SLIM, que simplifica e actualiza as directivas sectoriais da UE relativas ao sistema geral de reconhecimento das formações profissionais (COM(97) 638 final) ⁽¹⁾, a