

I december 1993 genomförde kommissionen kontroller enligt artikel 35 i Euratomfördraget vid Sellafield och i juli 1996 genomfördes kontroller vid Cap de la Hague. Då beslutet om att återuppta kontrollerna fattades (december 1989) planerade man att upparbetningsanläggningarna skulle kontrolleras vart tredje år. Insatsen har således varit mindre än vad man ursprungligen ansåg vara tillräckligt. Under 1998 började kommissionen skaffa fram de nödvändiga resurserna. Det håller på att utarbetas ett meddelande till rådet och Europaparlamentet med en översikt över de kontroller som genomförts under perioden 1990-1999 samt en beräkning av de resurser som krävs för att upprätta ett systematiskt program.

Kommissionen fortsätter att övervaka situationen när det gäller nivån av radioaktivitet i miljön på grundval av den information som inkommit enligt artikel 36 i Euratomfördraget, information om specifika anläggningar som lämnats av medlemsstaternas myndigheter och som kan avse resultat av de mätningar som utförs av driftsansvariga, samt andra informationskällor som kommissionen känner till. Kommissionen känner inte exakt till vilket arbete som utförts av Universitet i Wales på detta område.

Kommissionen håller på att vidta lämpliga åtgärder som är i överensstämmelse med OSPAR-strategin när det gäller radioaktiva ämnen. Det är dock OSPAR-kommissionens sak att samordna och säkerställa genomförandet av OSPAR-strategin genom att upprätta en handlingsplan och fastställa förfaranden för att granska de framsteg som strategin medfört. Kommissionen har, tillsammans med de övriga avtalslutande parterna, åtagit sig att fortsätta delta i OSPAR-kommissionens arbete och deltar även i de relevanta forum som OSPAR-kommissionen upprättat för att garantera stöd och ledning.

(2000/C 280 E/065)

**SKRIFTLIG FRÅGA E-2530/99**

**från Alexandros Alavanos (GUE/NGL) till kommissionen**

(4 januari 2000)

*Ämne:* Säkerheten i Europeiska unionens hamnar

I den nyligen inträffade olyckan ombord på passagerarfartyget Superfast III förolyckades 12 människor tragiskt då en brand utbröt 14 sjömil utanför Patras kust. Detta påvisar otillräckligheten i gemenskapens direktiv och förordningar som tillhandahåller bestämmelser om säkerhet under resor till sjöss men inga när det gäller passagerares och hamnarbetares säkerhet och hälsa eller kontroll av passagerares och fordons embarkering och debarkering.

Kan kommissionen mot denna bakgrund svara på följande frågor:

1. Utgör säkerheten i hamnarna en del av den gemensamma politiken för sjösäkerhet?
2. Har kommissionen vidtagit åtgärder, och i så fall vilka, vad gäller passagerares och hamnarbetares säkerhet och hälsa, med tanke på det mycket stora antal passagerare som årligen passerar genom Europeiska unionens hamnar?
3. Har kommissionen för avsikt att vidta åtgärder för att säkerställa lämpliga kontroller av lastfordon för att dessa inte skall utgöra ett hot mot fartygs säkerhet under resor till sjöss?
4. Kommer det att, inom ramen för uppföljningen av Grönboken om Europeiska unionens hamnar, fastställas obligatoriska minimiföreskrifter för gemenskapens hamnar när det gäller passagerares säkerhet och hälsa, med hänsyn till att fler än en miljon människor årligen passerar genom gemenskapens hamnar?

**Svar från Loyola de Palacio på kommissionens vägnar**

(8 februari 2000)

1. Säkerheten i hamnar behandlas inte särskilt i kommissionens meddelande om en gemensam politik när det gäller sjösäkerhet<sup>(1)</sup>. Meddelandet behandlar främst möjliga gemenskapsåtgärder för att förbättra säkerheten till sjöss, på grundval av de internationella konventioner om sjösäkerhet som antagits inom

Internationella sjöfartsorganisationen. Genom sin resolution av den 11 mars 1994 om en gemensam politik när det gäller sjösäkerhet<sup>(2)</sup> godkände parlamentet den analys som återfinns i kommissionens meddelande och krävde att handlingsprogrammet skulle genomföras snabbt och noggrant.

I sin grönbok om hamnar och sjötransportens infrastruktur<sup>(3)</sup>, betonade kommissionen ytterligare den roll som gemenskapens hamnar spelar när det gäller genomförandet och kontrollen av efterlevnaden av gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet, och även betydelsen av att säkerställa en hög nivå när det gäller hamntjänster som är nära förknippade med fartygssäkerhet.

2. Kommissionen har behandlat frågan om färjepassagerares säkerhet genom en rad gemenskapsåtgärder som föreslagits med anledning av Estoniakatastrofen i september 1994 och efter krav från parlamentet och rådet på att det måste finnas sammanhängande och stränga bestämmelser om färjesäkerhet i gemenskapen. Dessa åtgärder utgörs av rådets förordning (EG) nr 3051/95 av den 8 december 1995 om säkerhetsorganisation för roll-on/roll-off-passagerarfartyg (ro-ro-fartyg)<sup>(4)</sup>, rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg<sup>(5)</sup>, rådets direktiv nr 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater<sup>(6)</sup>, och rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik<sup>(7)</sup>.

Hamnanställdas säkerhet behandlas i ett antal direktiv som antagits på det sociala området och som framför allt gäller frågor om hälsa och säkerhet på arbetet. En förteckning över denna lagstiftning överlämnas direkt till parlamentsledamoten och till parlamentets sekretariat.

3. Kontrollen av lastbilar som skall lastas ombord regleras av internationella konventioner om sjösäkerhet och om förebyggande av havsföroreningar, som innehåller särskilda krav när det gäller transport av farligt gods som förpackats och farligt gods i fast form i bulklast. Dessa internationella krav har kompletterats genom gemenskapslagstiftning där rapporteringsskyldigheter fastställs för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods<sup>(8)</sup>.

4. Kommissionen har inte för avsikt att inom ramen för uppföljningen av grönboken om hamnar och sjötransportens infrastruktur lägga fram förslag om obligatoriska minimiföreskrifter i gemenskapen när det gäller passagerares säkerhet och hälsa. Kommissionen tänker dock utfärda ett allmänt meddelande om sjösäkerhet samt om flaggstaters, hamnstaters och industrins ansvar, särskilt i samband med fartygssäkerhet.

(<sup>1</sup>) KOM(1993) 66 slutlig.

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

(<sup>3</sup>) KOM(1997) 678 slutlig.

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

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

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

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

(<sup>8</sup>) Rådets direktiv 93/75/EEG av den 13 september 1993 om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods, EGT L 247, 5.10.1993.

(2000/C 280 E/066)

#### SKRIFTLIG FRÅGA E-2534/99

från Neil MacCormick (Verts/ALE) till kommissionen

(4 januari 2000)

Ämne: Fri rörlighet för läkare – patientsäkerhet

I motiveringen till SLIM-direktivet om att förenkla och uppdatera EU:s sektordirektiv om ömsesidigt erkännande av yrkeskvalifikationer (KOM(1997) 638)<sup>(1)</sup> meddelade kommissionen sin avsikt att uppmåna