

Utifrån tillgängliga uppgifter går det inte att bevisa att projektet att bygga en golfbana kan innebära betydande påverkan på Natura 2000-området.

Det är endast om projektet kan innebära betydande påverkan på ett Natura 2000-område som artikel 6 i rådets direktiv 92/43/EEG<sup>(1)</sup> av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter gäller.

Beträffande en eventuell gemenskapsfinansiering genom Europeiska regionala utvecklingsfonden kan kommissionen upplysa frågeställaren om att den inte har några uppgifter om vilka enskilda projekt medlemsstaterna väljer ut.

Sammanfattningsvis har kommissionen inga uppgifter om detta projekt. Eftersom det inte har gått att fastställa exakt var denna fritidsanläggning skulle ligga kommer kommissionen att begära ytterligare information från de spanska myndigheterna, särskilt om den påverkan projektet skulle kunna innebära på Natura 2000-området och om en eventuell gemenskapsfinansiering av projektet.

(<sup>1</sup>) EGT L 175, 5.7.1985.

(<sup>2</sup>) EGT L 73, 14.3.1997.

(<sup>3</sup>) EGT L 206, 22.7.1992.

(2003/C 268 E/044)

#### SKRIFTLIG FRÅGA E-3545/02

från Michel-Ange Scarbonchi (GUE/NGL) till kommissionen

(11 december 2002)

*Ämne:* Inrättande av en europeisk kustbevakning

Det var inte länge sedan fartyget Erika förläste, och nu är det oljan från den läckande oljetankern Prestige, som sjönk den 19 november 2002 utanför Spaniens nordvästra kust, som är ett talande exempel på att tillsynen och övervakningen av fartyg till havs dras med kroniska brister.

Det är kommissionens skyldighet att omedelbart reagera på dessa miljökatastrofer. Något som väcker visst hopp är det beslut som fattades av Frankrike och Spanien vid ett toppmöte i Malaga att i enlighet med artikel 56 i FN:s havsrättskonvention begränsa de farligaste oljetankernas tillfart till den exklusiva ekonomiska zonen till minst 200 sjömil (360 km) från kusten.

Oljan som väljer in är en mardröm både invånarna i de berörda områdena och för kommunerna, och effekterna på miljön och den lokala ekonomin, till exempel havsnäringen och turismen, gör det tydligt att det krävs nya EU-regler för transport av farligt gods liksom nya tillsynsåtgärder.

Försiktighetsprincipen ger skäl att fundera över om det inte behövs en riktig europeisk havspolis. Om man inrättade en europeisk kustbevakning skulle det bli lättare att bedriva en effektiv tillsyn av sjöfartsbestämmelsernas efterlevnad.

Det finns många argument som talar för en ny tillsynsförvaltning, som skulle kunna underställas Europaparlamentets kontroll. Ansvaret skulle kunna ligga på EU-ländernas sjöfartsmyndigheter. Detta skulle sända ett kraftfullt budskap om ett europeiskt havsområde inför EU:s nästa utvidgning. Vad anser kommissionen om detta?

Kan kommissionen ta fram förslag som kan utgöra en gemensam grund för en europeisk handlingsplan för sjösäkerhet, med tyngdpunkt på en sträng övervakning av fartyg som trafikerar EU:s vatten?

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

(4 februari 2003)

Den 3 december 2002 presenterade kommissionen ett meddelande om de åtgärder som bör vidtas med anledning av oljetankern Prestiges förlisning<sup>(1)</sup>. Rådet antog den 6 och 9 december 2002 sina slutsatser, i vilka stöd ges till kommissionens olika initiativ som syftar till att undvika fler olyckor av denna typ och att åtgärda följderna av den aktuella olyckan.

Sjösäkerheten var en punkt på dagordningen för Europeiska rådets möte i Köpenhamn. I slutsatserna därifrån betonade man att "[u]nionen är fast besluten att vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att undvika att liknande katastrofer upprepas och välkomnar rådets och kommissionens snabba reaktioner", och välkomnade man "kommissionens åtgärder för att möta de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna av Prestiges förlisning inom ramen för den nuvarande budgetplanen och dess avsikt att se över behovet av ytterligare särskilda åtgärder. I detta sammanhang kommer även frågor som rör skadeståndsansvar och motsvarande påföljder att ses över."

Kommissionen är medveten om att det finns vissa brister i sjöfartsmyndigheternas genomförandeförfaranden i medlemsstaterna. När det gäller hamnstatskontrollen<sup>(2)</sup> har kommissionen påmint medlemsstaterna om deras skyldigheter. Kommissionen har uppmanat dem att rekrytera tillräckligt många inspektörer för att kontrollera minst 25 % av fartygen, i enlighet med de gällande bestämmelserna i gemenskapslagstiftningen.

I detta sammanhang har kommissionen redan fått anledning att undersöka närmare varför andelen av de kontroller som utförts i vissa medlemsstater eller i vissa hamnar är så låg. Dessutom har kommissionen väckt talan vid EG-domstolen mot Frankrike och Irland som inte respekterar miniminivån på 25 %.

Kommissionen anser att frågan om inrättandet av en europeisk kustbevakning som ett effektivt medel i kampen mot föroreningar och sjösäkerhetsrisker kan vara motiverad mot bakgrund av den senaste tidens händelser.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002<sup>(3)</sup>, och vars verksamhet skall inledas inom kort, kommer först och främst att i praktiken samordna genomförandet av gemenskapslagstiftningen. Sjösäkerhetsbyråns uppdrag kommer att bli mer omfattande allt eftersom.

Detta organ bör främst fylla en viktig roll när det gäller att stärka samarbetet mellan kustbevakningsmyndigheterna i medlemsstaterna inom området för sjösäkerhet och förebyggande av föroreningar. Frågan om huruvida en europeiska kustbevakningsstyrka bör inrättas eller inte bör undersökas mot bakgrund av sjösäkerhetsbyråns erfarenheter och bedömas av samtliga berörda parter.

(1) KOM(2002) 681 slutlig.

(2) Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), EGT L 157, 7.7.1995.

(3) EGT L 208, 5.8.2002.

(2003/C 268 E/045)

### SKRIFTLIG FRÅGA E-3617/02

från Erik Meijer (GUE/NGL) till kommissionen

(16 december 2002)

**Ämne:** Att på EU-nivå främja alternativ till dålig integration mellan befolkningsgrupper och framväxten av skilda livsvärldar

1. Känner kommissionen till att många människor från icke-europeiska länder under de senaste årtionden till följd av avkolonialiseringen och behovet av arbetskraft har bosatt sig framför allt i stadsområden i medlemsstaterna Tyskland, Frankrike, Förenade kungariket, Nederländerna och Belgien, att dessa nykomlingar har vuxit upp med ett språk, en kultur och en religion som skiljer sig från dem som var förhärskande i deras nya levnads- och arbetsmiljöer fram till deras ankomst, och att integrationen av dessa nykomlingar inte fått tillräcklig uppmärksamhet då myndigheter, företag, skolor och hyresvärdar antagit att deras närvaro endast skulle vara tillfällig?

2. Känner kommissionen också till att de omständigheter som nämns i fråga 1 nu har lett till att det uppstått skolor och bostadsområden där procentandelen nykomlingar är mycket hög vid sidan av skolor och bostadsområden där det knappast finns några nykomlingar alls, att den första generationen nykomlingar bristfälligt behärskar språk och seder i de nya livsområdena, att nykomlingarnas barn som