

Außerdem müssen die an einer Eintragung interessierten Personen bei ihrem Landwirtschaftsministerium einen Antrag auf Eintragung des fraglichen Produkts in das Verzeichnis der Ursprungsbezeichnungen bzw. der geschützten geographische Angaben im Sinne der genannten Verordnung stellen. Wenn das Ministerium den Antrag für gerechtfertigt hält und dieser alle erforderlichen Angaben enthält, so übermittelt es der Kommission sämtliche Unterlagen, die für die Eintragung auf Ebene der Gemeinschaft erforderlich sind.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß für die Bewertung von Erzeugnissen, die sich durch bestimmte Merkmale deutlich von gleichartigen Produkten unterscheiden, die Verordnung (EG) Nr. 2082/92 über Bescheinigungen besonderer Merkmale von Agrarerzeugnissen und Lebensmitteln zur Anwendung kommt, die besondere Merkmale und traditionelle Herstellungsweisen zum Gegenstand hat. Sollten die staatlichen Behörden einen Antrag auf Eintragung als Ursprungsbezeichnung oder auf Bescheinigung besonderer Merkmale stellen, so wird die Kommission ihn mit der gebotenen Sorgfalt prüfen.

---

(<sup>1</sup>) ABl. L 208 vom 24.7.1992.

(2000/C 280 E/092)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-2632/99**

**von W.G. van Velzen (PPE-DE) an die Kommission**

(12. Januar 2000)

*Betrifft:* Jahr-2000-Problem im albanischen Luftverkehrssektor

Am Jahr-2000-Problem, das vielen Menschen Sorgen macht, wurde bereits intensiv gearbeitet. Jetzt, wo weniger als 30 Tage bleiben, wird deutlich, daß man nicht in ganz Europa sicher in das neue Jahrhundert gehen kann.

Bis jetzt hat Albanien der ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) noch nicht darüber Bericht erstattet, ob die Flughäfen in Albanien für den Jahrtausendwechsel gerüstet sind. Es ist deutlich, daß neben der ICAO auch die Europäische Union ein Interesse an Klarheit über den diesbezüglichen Stand der Dinge im Nachbarland (Griechenlands) Albanien hat.

Die Kommission hat am 24. November 1999 über Verhandlungen mit Albanien berichtet, speziell über die politischen, institutionellen und wirtschaftlichen Probleme in diesem Zusammenhang.

1. Ist sich die Kommission der möglichen Risiken bewußt, die diese Lage in Albanien in bezug auf das Jahr-2000-Problem und den Luftverkehr für die Europäische Union beinhaltet? Welche sind nach Auffassung der Kommission die größten Risiken?
2. Wie glaubt die Kommission die Gefahren für die EU-Bürger durch ein nicht für den Jahrtausendwechsel gerüstetes Luftverkehrssystem in direkter Nachbarschaft der Europäischen Union einschränken zu können?
3. Welche Rolle hat das Jahr-2000-Problem in der Schlußfolgerung der Kommission (vom 24.11.1999) gespielt, daß es z.Z. nicht möglich ist, einen offiziellen Vorschlag für Verhandlungsleitlinien über eine Vereinbarung mit Albanien über Stabilisierung und Beitritt zu formulieren?
4. Welche Schritte wird die Kommission unternehmen, um Klarheit über die Bewältigung des Jahr-2000-Problems im albanischen Luftverkehrssektor zu erhalten?
5. Ist die Kommission bereit, bei fehlender Aufklärung durch die albanische Seite darüber eine Warnung herauszugeben, um den Jahreswechsel herum nicht nach Albanien oder mit albanischen Luftverkehrsgesellschaften zu fliegen?
6. Kann die Kommission angesichts der Besonderheit dieser Fragen noch vor dem 31. Dezember 1999 antworten?

**Antwort von Herrn Patten im Namen der Kommission**

(2. Februar 2000)

Der vom Herrn Abgeordneten erwähnte jüngste Bericht der Kommission<sup>(1)</sup> diene einer Bewertung der Möglichkeiten, mit Albanien ein Stabilisierungs- und Assoziationsabkommen auszuhandeln. In dem Bericht wurden wichtige Voraussetzungen politischer, institutioneller und wirtschaftlicher Art herausgestellt, die Albanien erfüllen muß, damit die ins Auge gefaßte Zusammenarbeit erfolgreich sein kann. Der Bericht befaßte sich nicht mit dem sogenannten „Millennium bug“ und seine möglichen Auswirkungen auf Albanien.

Die albanischen Behörden haben die Kommission nicht im einzelnen darüber unterrichtet, inwieweit das Land für einen solchen Störfall gerüstet ist. Landung und Start werden am Flughafen Rinas der Hauptstadt Tirana im Sichtflug ohne den Einsatz von Instrumenten durchgeführt, und die Nachtbeleuchtung ist nicht computergesteuert. Zur Zeit gibt es nur sehr wenige Flüge aus der Gemeinschaft nach Tirana, und nachts ist der Flughafen normalerweise geschlossen. Die Ein-Check-Systeme sind gerüstet, da sie mit den Systemen in Westeuropa verbunden sind; der Flughafen wird hauptsächlich von der Swissair genutzt. Der Luftraum wird vom SITA-System (Société internationale de télécommunications aériennes) überwacht, und nach Auffassung von Eurocontrol und anderen einschlägigen Informationsquellen besteht kein nennenswertes Risiko.

<sup>(1)</sup> KOM(1999) 651 endg.

(2000/C 280 E/093)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE P-2634/99**

**von Bart Staes (Verts/ALE) an die Kommission**

(22. Dezember 1999)

*Betrifft:* Schadenersatzansprüche von Bürgern der EU bei (Verkehrs)Unfällen in der Schweiz

Aufgrund von Lücken in den Rechtsvorschriften der Schweiz können Versicherungsunternehmen Schadenersatzansprüche aus der Haftpflichtversicherung sehr verschleppen. Von dieser Rechtsunsicherheit sind auch EU-Bürger betroffen, die in der Schweiz Opfer von (Verkehrs)Unfällen werden. Sie geraten in ein juristisches Verfahrensdickicht ohne Aussicht auf gerechte Entschädigung in angemessener Frist.

Die für 2000 vorgesehene Ratifizierung des Verkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU sollte genutzt werden, um dieses Problem so rasch wie möglich zu lösen. EU-Bürger in der Schweiz haben einen Anspruch auf denselben Schutz, wie ihn Bürger der Schweiz in den 15 EU-Mitgliedstaaten genießen. Vollständigkeitshalber sei darauf hingewiesen, daß der vorige Kommissionspräsident, Herr Santer, am 12. März 1998 und am 27. Juli 1998 schriftlich über dieses Problem unterrichtet wurde (Schreiben von Prof. Dr. Eric Suy, Präsident des VTB-VAB, sowie des belgischen Vizepremiers, Herrn Elio di Rupo).

1. Welche Schritte hat die Kommission unternommen, um hinsichtlich der Lücken in den Rechtsvorschriften der Schweiz, die zur Rechtsunsicherheit bei (Verkehrs)Unfällen in der Schweiz führen, Abhilfe zu schaffen?
2. Wird die Kommission das Ratifizierungsverfahren für das Verkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU nutzen, um von der Schweizer Regierung eine rasche, angemessene und vernünftige Lösung dieses rechtlichen Problems zu fordern? Wenn nein, weshalb nicht?
3. Welche Schritte wird die Kommission ferner unternehmen, um bei der Schweizer Regierung darauf zu dringen, daß so rasch wie möglich eine gerechte und vernünftige Lösung dieses juristische Problems gefunden wird?

**Antwort von Herrn Patten im Namen der Kommission**

(21. Januar 2000)

Die Kommission kennt eine Anzahl von Fällen, in denen Staatsangehörige der Gemeinschaft nach Unfällen in der Schweiz bei schweizerischen Versicherungsgesellschaften auf Schwierigkeiten gestoßen sind.