

schen Fischer aufheben und ihnen ausschließliche Fangrechte innerhalb einer 12- oder einer 24-Meilen-Zone einräumen will, sofern der Vorschlag des Europäischen Parlaments angenommen wird, das in seiner Entschließung in dem Bericht A4-0018/1999⁽¹⁾, die Einführung einer ausschließlichen Fischereizone bis zu einer Grenze von 24 Meilen forderte?

⁽¹⁾ ABl. C 153 vom 1.6.1999.

Antwort von Herrn Fischler im Namen der Kommission

(16. Februar 2001)

Nach dem Völkergewohnheitsrecht, wie es in Artikel 3 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen verankert ist, kann jeder Staat die Breite seiner Hoheitsgewässer bestimmen. Diese darf allerdings nach dem genannten Übereinkommen höchstens 12 Seemeilen ab den Basislinien betragen. Diese Bestimmung gilt unverändert auch für die Mitgliedstaaten, da sie ihre Zuständigkeit in dieser Frage nicht der Gemeinschaft übertragen haben. Die Gemeinschaft ist auf diesem Gebiet nicht zuständig und kann somit nichts an der Breite der Hoheitsgewässer ändern, die ein Mitgliedstaat für sich festgelegt hat. Deshalb hat sie auch keinen Einfluss auf die Folgen der Entscheidung eines Mitgliedstaats, die Breite seiner Hoheitsgewässer unverändert beizubehalten.

(2001/C 235 E/136)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0151/01

von Konstantinos Hatzidakis (PPE-DE) an die Kommission

(31. Januar 2001)

Betrifft: Economy-Class-Syndrom

Das so genannte Economy-Class-Syndrom ist kürzlich in die Diskussion geraten, als eine junge Britin unmittelbar nach einem Flug von Sydney nach Großbritannien auf dem Londoner Flughafen starb. Veröffentlichten medizinischen Untersuchungen zufolge sind in den vergangenen acht Jahren mindestens 25 Menschen an diesem Syndrom verstorben, das nach Langstreckenflügen auftritt. Die Ursache für die Todesfälle liegt vor allem in der Bildung von Thrombosen, die vermutlich durch langes unbewegtes Sitzen hervorgerufen werden. Das britische Unterhaus hat bereits eine Richtlinie erlassen, wonach die Fluggesellschaften verpflichtet sind, die Fluggäste vor der Gefahr einer Thrombosenbildung zu warnen.

Welche Informationen liegen der Kommission zu diesem Thema vor, und was beabsichtigt sie zu unternehmen, um solchen Vorfällen in Zukunft vorzubeugen?

(2001/C 235 E/137)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0155/01

von Ioannis Souladakis (PSE) und Dagmar Roth-Behrendt (PSE) an die Kommission

(31. Januar 2001)

Betrifft: Luftqualität an Bord bestimmter Flugzeugtypen

Zeitungsberichten zufolge (International Herald Tribune vom Freitag, 27. Oktober 2000) haben Beschwerden von Flugbegleitern und Fluggästen über Übelkeit in Flugzeugen vom Typ Boeing 777 United Airlines und British Airways dazu veranlasst, Untersuchungen über die Luftqualität an Bord dieses Flugzeugtyps durchzuführen. Die Boeing 777 kann in einer Höhe von 12 400 m und damit höher als jedes andere Verkehrsflugzeug fliegen; dies kann eine geringere Sauerstoffmenge und Unterschiede in der Leistung der Klimaanlage zur Folge haben, so daß die Wärmeentwicklung in einigen Bereichen des Flugzeugs stärker ist als in anderen und einige Fluggäste während des Fluges Übelkeit verspüren. In den Beschwerden ist von Atemnot, Nasenbluten, Kopfschmerzen und Kratzen im Hals die Rede. Einige Fluggäste fielen gegen Ende des Flugs sogar in Ohnmacht.