

Bovendien moeten de belanghebbenden bij het ministerie van Landbouw een aanvraag tot registratie van een beschermde oorsprongsbenaming of een beschermde geografische aanduiding in de zin van die verordening indienen. Wanneer het ministerie van oordeel is dat de aanvraag gerechtvaardigd is en de nodige gegevens bevat, zendt het het volledige dossier naar de Commissie om de benaming op Gemeenschapsniveau te laten registreren.

In dit verband wordt het geachte parlementslid erop attent gemaakt dat producten die zich door specifieke kenmerken onderscheiden van andere soortgelijke producten onder de werkingssfeer vallen van Verordening (EG) nr. 2082/92 inzake de specificiteitscertificering voor landbouwproducten en levensmiddelen, waarin naar een specifieke en traditionele productiewijze verwezen wordt. Wanneer de nationale autoriteiten een aanvraag tot registratie van een oorsprongsbenaming of specificiteitscertificering voor het betrokken product indienen, zal de Commissie deze met de nodige aandacht onderzoeken.

(¹) PB L 208 van 24.7.1992.

(2000/C 280 E/092)

SCHRIFTELIJKE VRAAG E-2632/99

van W.G. van Velzen (PPE-DE) aan de Commissie

(12 januari 2000)

Betreft: Millenniumbestendigheid van Albanese luchtvaartsector

Er is al veel gewerkt aan het millenniumvraagstuk, waarover vele mensen zich zorgen maken. Nu er nog minder dan 30 dagen te gaan zijn, blijkt dat niet heel Europa veilig is om de overstap naar de nieuwe eeuw te maken.

Tot op heden heeft Albanië geen rapport uitgebracht aan de ICAO (internationale organisatie voor burgerluchtvaart) over de millenniumbestendigheid van de luchthavens in Albanië. Duidelijk is dat naast de ICAO ook de Europese Unie belang heeft bij duidelijkheid over de millenniumstatus van buurland (van Griekenland) Albanië.

De Europese Commissie heeft op 24 november 1999 gesproken over onderhandelingen met Albanië, c.q. de politieke institutionele en economische problemen die daarbij spelen.

1. Is de Europese Commissie zich bewust van de mogelijke risico's die deze situatie in Albanië met betrekking tot het millenniumvraagstuk en de luchtvaart inhoudt voor de Europese Unie? Welke van deze risico's zijn volgens de Europese Commissie de belangrijkste?
2. Hoe denkt de Europese Commissie de gevaren voor de EU-burgers van een niet-millenniumbestendig luchtvaartstelsel in de directe omgeving van de Europese Unie te kunnen beperken?
3. Wat is de rol geweest van het millenniumvraagstuk in de conclusie van de Europese Commissie (d.d. 24.11.1999) dat het op dit moment onmogelijk is een officieel voorstel te formuleren voor onderhandelingsrichtlijnen over een overeenkomst met Albanië over stabilisatie en toetreding?
4. Welke stappen gaat de Europese Commissie ondernemen om duidelijkheid te krijgen over de millenniumbestendigheid van de Albanese luchtvaartsector?
5. Is de Europese Commissie bereid om bij uitblijven van duidelijkheid hierover van Albanese kant, een waarschuwing te doen uitgaan om rond de jaarwisseling niet naar Albanië te vliegen of van Albanese luchtvaartmaatschappijen gebruik te maken?
6. Kan de Europese Commissie bovenstaande vragen beantwoorden vóór 31 december 1999, gezien het speciale karakter van de vragen?

Antwoord van de heer Patten namens de Commissie*(2 februari 2000)*

Het doel van het recente verslag van de Commissie⁽¹⁾ dat door het geachte parlementslid wordt vermeld was na te gaan of met Albanië onderhandeld kon worden over een stabilisatie- en associatieovereenkomst. In het verslag werden belangrijke politieke, institutionele en economische criteria vastgesteld voor een succesvolle medewerking van Albanië in dit verband. In het verslag kwam de specifieke kwestie van de milleniumbug in verband met Albanië niet aan bod.

De Commissie ontving van de Albanese autoriteiten geen gedetailleerde gegevens over de door de door dit land i.v.m. de milleniumbug genomen maatregelen. Landen en opstijgen gebeurt op de luchthaven van Tirana (Rinas) evenwel visueel en er is geen computergestuurd nachtelijk verlichtingssysteem. Momenteel zijn er slechts zeer weinig vluchten van luchthavens van de Gemeenschap naar Tirana en 's nachts is de luchthaven gewoonlijk gesloten. De check-in systemen stemmen overeen met de West-Europese omdat zij hiervan een verlengstuk zijn en Swissair is de belangrijkste gebruiker. Het luchtruim wordt gecontroleerd aan de hand van een systeem van SITA (Société internationale de télécommunications aérienne) en volgens Eurocontrol en andere relevante bronnen zijn er geen belangrijke risico's.

⁽¹⁾ COM(1999) 651 final.

(2000/C 280 E/093)

SCHRIFTELIJKE VRAAG P-2634/99**van Bart Staes (Verts/ALE) aan de Commissie***(22 december 1999)*

Betreft: Schadeloosstelling van EU-onderdanen bij (verkeers)ongevallen in Zwitserland

Lacunes in de Zwitserse wetgeving bieden verzekeringsmaatschappijen de mogelijkheid om de toekenning van schadevergoedingen, voortvloeiend uit de burgerlijke aansprakelijkheid, gedurende een lange tijd voor zich uit te schuiven. Deze bron van rechtsonzekerheid treft ook EU-onderdanen die het slachtoffer zijn van (verkeers)ongevallen in Zwitserland. Zij komen terecht in een juridische procedureslag zonder uitzicht op een billijke vergoeding binnen een redelijke termijn.

De voorgestelde ratificatie van het EU-transportverdrag met Zwitserland in de loop van 2000 dient aangegrepen te worden om dit juridisch probleem zo snel mogelijk op te lossen. EU-onderdanen in Zwitserland hebben immers recht op dezelfde bescherming als de Zwitsers in de 15 EU-lidstaten. Volledigheidshalve dient vermeld dat toenmalig Commissievoorzitter Santer op 12 maart 1998 en op 27 juli 1998 schriftelijk in kennis werd gesteld van dit probleem (brieven van Prof. Dr. Eric Suy, voorzitter van VTB-VAB, en de Belgische vice-premier Elio di Rupo).

1. Welke initiatieven heeft de Commissie genomen om de lacunes in de Zwitserse wetgeving die leiden tot een situatie van rechtsonzekerheid bij (verkeers)ongevallen in Zwitserland, te verhelpen?
2. Zal de Commissie de ratificatieprocedure van het EU-transportverdrag met Zwitserland aangrijpen om van de Zwitserse regering een „snelle, billijke en redelijke oplossing” te eisen voor dit juridische probleem? Zo neen, waarom niet?
3. Welke stappen zal de Commissie nog zetten om van de Zwitserse regering te eisen dat zo snel mogelijk een „billijke en redelijke oplossing” wordt gevonden voor dit juridische probleem?

Antwoord van de heer Patten namens de Commissie*(21 januari 2000)*

De Commissie is op de hoogte van een aantal gevallen waarin EU-onderdanen moeilijkheden hebben ondervonden bij de afhandeling van schadevergoedingsprocedures met Zwitserse verzekeringsmaatschappijen naar aanleiding van verkeersongevallen.