

Además, las personas interesadas por esta iniciativa han de presentar al Ministerio de Agricultura una solicitud de registro de una posible denominación de origen o indicación geográfica en el sentido del citado Reglamento. Si considera justificada la solicitud y ésta contiene los elementos necesarios, el Ministerio envía a la Comisión el expediente completo para su registro a nivel comunitario.

Al respecto, se recuerda a Su Señoría que, para la evaluación de determinados productos que se distinguen claramente de otros similares por determinadas características específicas, el Reglamento aplicable es el (CE) nº 2082/92, relativo a la certificación de las características específicas, el cual hace referencia a un método de producción específico y tradicional. Por último, la Comisión examinará con la debida atención toda posible solicitud de registro de una denominación de origen o de una certificación de las características específicas enviada por una autoridad nacional y referente al producto en cuestión.

(¹) DO L 208 de 24.7.1992.

(2000/C 280 E/092)

PREGUNTA ESCRITA E-2632/99

de W.G. van Velzen (PPE-DE) a la Comisión

(12 de enero de 2000)

Asunto: Conformidad año 2000 del sector aeronáutico albanés

Mucho se ha trabajado ya en la cuestión de la conformidad año 2000 que tanto preocupa a gran cantidad de personas. A menos de 30 días del evento, parece ser que no toda Europa está preparada para el paso al nuevo siglo.

Hasta el presente, Albania no ha presentado a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ningún informe sobre la conformidad año 2000 de los aeropuertos de dicho país. Queda claro que, aparte de la OACI, también la Unión Europea tiene interés por conocer la situación sobre la conformidad año 2000 de Albania, país vecino a Grecia.

El 24 de noviembre de 1999, la Comisión habló de las negociaciones con Albania y de los problemas políticos, institucionales y económicos relacionados con las mismas.

1. ¿Es consciente la Comisión de los posibles riesgos que la situación albanesa en relación con la conformidad año 2000 y la aviación puede suponer para la Unión Europea? ¿Cuáles son, en opinión de la Comisión, los principales riesgos en este sentido?
2. ¿Cómo cree la Comisión poder limitar los peligros para los ciudadanos de la UE de un sistema aeronáutico que carece de la conformidad año 2000 y que se encuentra en el entorno directo de la Unión Europea?
3. ¿Qué papel ha desempeñado la cuestión de la conformidad año 2000 en la conclusión de la Comisión (de 24 de noviembre de 1999) de que en estos momentos resulta imposible formular una propuesta formal de directivas de negociación con vistas a un acuerdo con Albania sobre estabilidad y adhesión?
4. ¿Qué medidas piensa adoptar la Comisión para obtener información clara sobre la conformidad año 2000 en el sector de aviación albanés?
5. En el caso de que las autoridades albanesas no puedan proporcionar información clara al respecto, ¿está dispuesta la Comisión a formular una recomendación de evitar volar a Albania o de hacer uso de compañías de aviación albanesas durante la transición al próximo año?
6. Visto el carácter especial de estas preguntas, ¿podría responder la Comisión a las mismas antes del 31 de diciembre de 1999?

Respuesta del Sr. Patten en nombre de la Comisión

(2 de febrero de 2000)

El propósito del reciente informe de la Comisión⁽¹⁾ mencionado por Su Señoría era evaluar la posibilidad de negociar un acuerdo de estabilización y asociación con Albania. En él se señalaban importantes requisitos políticos, institucionales y económicos para una participación acertada de Albania en ese sentido. No se abordó el problema específico del bug del milenio en relación con ese país.

La Comisión no recibió información detallada de las autoridades albanesas sobre su estado de preparación frente al bug del milenio. No obstante, el aterrizaje y despegue en el aeropuerto de Tirana (Rinas) tiene lugar visualmente y el sistema de iluminación nocturna no está informatizado. En la etapa actual, hay muy pocos vuelos de aeropuertos comunitarios a Tirana y su aeropuerto está normalmente cerrado durante la noche. Los sistemas de registro son eficaces, ya que se basan en sistemas utilizados en Europa Occidental. Swissair es su principal usuario. El espacio aéreo está controlado por un sistema de la SITA (Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas) y, según Eurocontrol y otras fuentes fidedignas, se considera que no existe ningún riesgo importante.

⁽¹⁾ COM(1999) 651 final.

(2000/C 280 E/093)

**PREGUNTA ESCRITA P-2634/99
de Bart Staes (Verts/ALE) a la Comisión**

(22 de diciembre de 1999)

Asunto: Indemnización de nacionales de la UE en caso de accidentes (de tráfico) en Suiza

Las lagunas actuales en la legislación suiza brindan a las compañías de seguros la oportunidad de ir aplazando durante mucho tiempo la concesión de indemnizaciones derivadas de la responsabilidad civil. Esta fuente de inseguridad jurídica afecta también a los nacionales de la UE víctimas de accidentes (de tráfico) en Suiza. Se ven implicados en una batalla de procedimientos jurídicos sin perspectivas de indemnización equitativa dentro de un plazo razonable.

La ratificación prevista del convenio entre la UE y Suiza en el ámbito de los transportes en el curso del año 2000 se ha de aprovechar para resolver lo antes posible este problema jurídico, dado que los nacionales de la UE en Suiza tienen el mismo derecho a la protección que los nacionales suizos en los quince Estados miembros de la UE. Conviene recordar que los días 12 de marzo de 1998 y 27 de julio de 1998 se notificó este problema por escrito al entonces Presidente de la Comisión, Sr. Santer (cartas del profesor Eric Suy, presidente de la Asociación VTB-VAB (Federación Turística Flamenca-Federación Automovilística Flamenca), y del Vicepresidente del Gobierno belga, Elio di Rupo).

1. ¿Qué iniciativas ha desarrollado la Comisión para poner remedio a las lagunas existentes en la legislación suiza que conducen a una situación de inseguridad jurídica en caso de accidentes (de tráfico) en Suiza?
2. ¿Va a aprovechar la Comisión el procedimiento de ratificación del convenio entre la UE y Suiza en el ámbito de los transportes para exigir del Gobierno suizo una solución rápida, equitativa y razonable para este problema jurídico? En caso negativo, ¿por qué no?
3. ¿Qué gestiones va a realizar la Comisión para exigir del Gobierno suizo que se encuentre lo más rápidamente posible una solución equitativa y razonable para este problema jurídico?

Respuesta del Sr. Patten en nombre de la Comisión

(21 de enero de 2000)

La Comisión es consciente de varios casos en que los ciudadanos comunitarios han encontrado dificultades en sus tratos con compañías de seguros de Suiza, a raíz de accidentes en ese país.