

En outre, il est nécessaire que les personnes intéressées par cette initiative présentent au ministère des politiques agricoles une demande d'enregistrement pour une éventuelle appellation d'origine ou indication géographique au sens dudit règlement. S'il estime que la demande est justifiée et contient les éléments requis, le ministère transmet à la Commission le dossier complet aux fins d'enregistrement au niveau communautaire.

À ce propos, il est rappelé à l'Honorable Parlementaire que, pour l'évaluation de certains produits qui se distinguent nettement d'autres produits similaires par certaines caractéristiques particulières, le règlement applicable est le règlement (CE) n° 2082/92 relatif aux attestations de spécificité, lequel fait référence à une méthode de production spécifique et traditionnelle. Enfin, la Commission examinera avec toute l'attention requise une éventuelle demande d'enregistrement d'une appellation d'origine ou d'une attestation de spécificité transmise par une autorité nationale concernant le produit en question.

(¹) JO L 208 du 24.7.1992.

(2000/C 280 E/092)

QUESTION ÉCRITE E-2632/99

posée par **W.G. van Velzen (PPE-DE)** à la Commission

(12 janvier 2000)

Objet: Transition du secteur des transports aériens albanais au millénaire

La question du millénaire a déjà fait l'objet de nombre de travaux et suscite la préoccupation de nombreuses personnes. Aujourd'hui, alors qu'il reste moins de 30 jours, il semble qu'il n'est pas sûr que toute l'Europe puisse franchir le cap du nouveau siècle.

À ce jour, l'Albanie n'a pas fourni de rapport à l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) sur la transition au millénaire de ses aéroports. Il est évident que, outre l'OACI, l'Union européenne a aussi intérêt à obtenir de la clarté pour ce qui est du passage au millénaire d'un pays voisin (de la Grèce), l'Albanie.

Le 24 novembre 1999, la Commission a parlé de négociations avec l'Albanie concernant les problèmes politiques institutionnels et économiques impliqués.

1. La Commission européenne est-elle consciente des risques possibles que représente cette situation en Albanie en ce qui concerne le problème du millénaire et de la navigation aérienne pour l'Union européenne? Quels sont, selon la Commission européenne, les risques les plus importants?
2. Comment la Commission européenne pense-t-elle pouvoir limiter les risques pour les ressortissants de l'UE découlant d'un système de navigation aérienne non adapté au changement de millénaire à proximité immédiate de l'Union européenne?
3. Quel rôle a joué le problème du millénaire dans la conclusion de la Commission européenne (du 24.11.1999) selon laquelle il est impossible pour le moment de formuler une proposition officielle pour des directives de négociation sur un accord avec l'Albanie concernant la stabilisation et l'adhésion?
4. Quelles initiatives la Commission européenne va-t-elle prendre pour obtenir des éclaircissements sur la transition au millénaire du secteur des transports aériens albanais?
5. La Commission européenne est-elle prête, au cas où elle n'obtiendrait pas du côté albanais des éclaircissements à ce sujet, à lancer l'avertissement de ne pas prendre de vols vers l'Albanie ou de ne pas avoir recours aux compagnies aériennes albanaises au tournant de l'année?
6. La Commission européenne peut-elle répondre aux questions ci-dessus avant le 31 décembre 1999, étant donné le caractère particulier de ces questions?

Réponse donnée par M. Patten au nom de la Commission

(2 février 2000)

Le but du récent rapport de la Commission⁽¹⁾ cité par l'Honorable Parlementaire était d'évaluer s'il était envisageable de négocier un accord de stabilisation et d'association avec l'Albanie. Ce document a mis en évidence d'importants préalables politiques, institutionnels et économiques à une participation fructueuse de l'Albanie à un tel accord. Il ne traitait pas de la question spécifique du bogue du passage à l'an 2000 dans ce pays.

La Commission n'a pas reçu d'information détaillée des autorités albanaises concernant leur préparation au bogue du millénaire. À l'aéroport de Tirana (Rinas), toutefois, les décollages et atterrissages s'effectuent à vue et le fonctionnement du système d'éclairage de nuit n'est pas informatisé. En l'état actuel, les vols à destination de Tirana au départ de la Communauté sont très peu nombreux et l'aéroport de Tirana est normalement fermé la nuit. Ses systèmes d'enregistrement (check-in) sont conformes puisqu'il s'agit d'extensions de systèmes employés en Europe occidentale, dont Swissair est le principal utilisateur. L'espace aérien est contrôlé par un système de la SITA (Société internationale de télécommunications aériennes), et tant Eurocontrol que d'autres sources autorisées estiment qu'il n'existe aucun risque majeur.

⁽¹⁾ COM(1999) 651 final.

(2000/C 280 E/093)

QUESTION ÉCRITE P-2634/99

posée par Bart Staes (Verts/ALE) à la Commission

(22 décembre 1999)

Objet: Indemnisation des ressortissants de l'UE en cas d'accident (de la route) en Suisse

Les lacunes de la législation suisse offrent aux compagnies d'assurances la possibilité de proroger pendant une longue durée le remboursement de dommages et intérêts au titre de la responsabilité civile. Cette source d'insécurité juridique concerne aussi les ressortissants de l'UE qui sont victimes d'accidents de la route en Suisse. Ils se retrouvent dans une procédure juridique sans être assurés d'obtenir une indemnisation équitable dans un délai raisonnable.

La future ratification du traité concernant les transports entre la Suisse et l'UE au cours de l'année 2000 doit être l'occasion de résoudre ce problème juridique le plus rapidement possible. Les ressortissants de l'UE en Suisse ont d'ailleurs droit à la même protection que les Suisses résidant dans les quinze États membres de l'UE. Pour être complet, il faut mentionner que M. Santer, président de la Commission à l'époque, a été informé de ce problème par écrit le 12 mars et le 27 juillet 1998 (lettre de M. Eric Suy, président de la VTB-VAB et du vice-premier ministre belge Elio di Rupo).

1. Quelles initiatives la Commission a-t-elle prises pour remédier aux lacunes de la législation suisse qui conduisent à une situation d'insécurité juridique en cas d'accidents (de la route) en Suisse?
2. La Commission saisira-t-elle l'occasion de la procédure de ratification du traité sur les transports entre la Suisse et l'UE pour exiger du gouvernement suisse une solution «rapide, équitable et raisonnable» de ce problème juridique? Dans la négative, pourquoi?
3. Quelles démarches la Commission envisage-t-elle d'entreprendre pour exiger du gouvernement suisse que soit trouvée le plus rapidement possible une solution «équitable et raisonnable» à ce problème juridique?

Réponse donnée par M. Patten au nom de la Commission

(21 janvier 2000)

La Commission a eu connaissance d'un certain nombre d'affaires dans lesquelles des ressortissants de la Communauté ont eu des difficultés avec des compagnies d'assurances suisses à la suite d'accidents survenus en Suisse.