

Além disso, é necessário que as pessoas interessadas por esta iniciativa apresentem ao ministério da agricultura um pedido de registo para uma eventual denominação de origem ou indicação geográfica na aceção do referido regulamento. Se se considerar que o pedido é justificado e que contém os elementos necessários, o ministério transmite à Comissão o processo completo para efeitos de registo ao nível comunitário.

A este respeito, recorda-se o Senhor deputado que, para a avaliação de certos produtos que se distinguem claramente de outros semelhantes por certas características específicas, é aplicável o Regulamento (CEE) nº 2082/92 relativo aos certificados de especificidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios, que faz referência a um método de produção específico e tradicional. Por último, a Comissão examinará com toda a atenção necessária um pedido de registo de uma denominação de origem ou de um certificado de especificidade transmitido por uma autoridade nacional em relação ao produto em causa.

(¹) JO L 208 de 24.7.1992.

(2000/C 280 E/092)

PERGUNTA ESCRITA E-2632/99

apresentada por W.G. van Velzen (PPE-DE) à Comissão

(12 de Janeiro de 2000)

Objecto: Transição de milénio no sector albanês da aviação

Já muito se fez em relação à questão do milénio, que preocupa muita gente. Neste momento, quando faltam menos de 30 dias para o novo milénio, parece que nem toda a Europa está em condições de fazer uma transição segura para o novo século.

Até ao momento, a Albânia não apresentou qualquer relatório à ICAO (Organização Internacional da Aviação Civil) sobre a transição de milénio dos seus aeroportos. É evidente que, para além da ICAO, também a União Europeia tem interesse em que seja clara a situação da passagem ao novo milénio de um país vizinho (da Grécia), a Albânia.

A Comissão Europeia referiu-se, em 24 de Novembro de 1999, às negociações com a Albânia e aos problemas políticos institucionais e económicos em questão.

1. A Comissão Europeia tem consciência dos eventuais riscos que esta situação na Albânia apresenta para a União Europeia, no que se refere ao problema do milénio e à aviação? Quais destes riscos são, no entender da Comissão Europeia, os mais importantes?
2. Como tenciona a Comissão Europeia limitar os riscos, para os cidadãos da UE, que decorrem de um sistema de aviação não adaptado à transição de milénio na proximidade imediata da União Europeia?
3. Que papel desempenhou a questão do milénio na conclusão da Comissão Europeia (datada de 24 de Novembro de 1999) de que, de momento, é impossível formular uma proposta oficial de directrizes de negociação sobre um acordo com a Albânia em matéria de estabilização e adesão?
4. Que medidas pretende a Comissão tomar para obter esclarecimentos quanto à adaptação do sector albanês da aviação à transição de milénio?
5. A Comissão Europeia está disposta, caso não obtenha esclarecimentos por parte das autoridades albanesas, a lançar um alerta aconselhando que não se apanhem voos para a Albânia nem se utilizem companhias aéreas albanesas na passagem de ano?
6. Poderá a Comissão Europeia responder às perguntas supra antes de 31 de Dezembro de 1999, dado o carácter especial das mesmas?

Resposta de C. Patten em nome da Comissão

(2 de Fevereiro de 2000)

O objectivo do recente relatório da Comissão⁽¹⁾ referido pelo Senhor Deputado consistia em avaliar a viabilidade de negociar um acordo de estabilização e associação com a Albânia. O relatório identificava os requisitos políticos, institucionais e económicos importantes tendo em vista a participação profícua da Albânia nesse acordo. O relatório não abordava, no entanto, a problemática da transição de milénio nesse país.

A Comissão não recebeu informações pormenorizadas das autoridades albanesas quanto ao seu grau de preparação para transição de milénio. No entanto, as manobras de aterragem e descolagem no aeroporto de Tirana são controladas visualmente e o sistema de iluminação do aeroporto não está informatizado. De momento existem muito poucos voos de aeroportos comunitários para Tirana e, à noite, o aeroporto está geralmente fechado. Os sistemas de check-in estão em conformidade com as normas uma vez que se trata de extensões dos sistemas utilizados na Europa Ocidental. O principal utilizador desses sistemas é a Swissair. O controlo do espaço aéreo é efectuado através de um sistema da SITA (Sociedade Internacional de Telecomunicações Aeronáuticas) e, de acordo com Eurocontrol e outras fontes competentes, não existem grandes riscos.

⁽¹⁾ COM(1999) 651 final.

(2000/C 280 E/093)

PERGUNTA ESCRITA P-2634/99

apresentada por Bart Staes (Verts/ALE) à Comissão

(22 de Dezembro de 1999)

Objecto: Indemnização a título do regulamento da UE em caso de acidente (de viação) na Suíça

Lacunas na legislação suíça dão às companhias de seguros a possibilidade de adiarem por muito tempo a concessão de indemnizações por perdas e danos decorrentes da responsabilidade civil. Esta fonte de insegurança jurídica afecta também cidadãos da UE que são vítimas de acidentes (de viação) na Suíça. Estes vêm-se envolvidos numa batalha processual sem perspectiva de obter uma justa compensação num prazo razoável.

A prevista ratificação do acordo entre a Suíça e a UE em matéria de transportes no decurso de 2000 deverá ser aproveitada para resolver este problema jurídico tão rapidamente quanto possível. Os cidadãos da UE têm direito, na Suíça, à mesma protecção de que os suíços gozam nos quinze Estados-membros. Para ser exaustivo, convém referir que o então Presidente da Comissão, Jacques Santer, foi informado por escrito, em 12 de Março de 1998 e 27 de Julho de 1998, deste problema (cartas do Prof. Dr. Eric Suy, presidente do VTB-VAB, e do Vice-Primeiro Ministro belga Elio di Rupo).

1. Que iniciativas tomou a Comissão para resolver as lacunas da legislação suíça que conduzem a uma situação de insegurança jurídica em caso de acidentes (de viação) na Suíça?
2. A Comissão aproveitará o processo de ratificação do acordo entre a UE e a Suíça em matéria de transportes para exigir do Governo suíço «uma solução rápida, justa e razoável» para este problema jurídico? Em caso negativo, porque não?
3. Que medidas tomará, ainda, a Comissão para exigir do Governo suíço que se encontre tão rapidamente quanto possível «uma solução justa e razoável» para este problema jurídico?

Resposta de Chris Patten em nome da Comissão

(21 de Janeiro de 2000)

A Comissão está consciente de uma série de casos em que os nacionais da Comunidade depararam com dificuldades a nível dos seus contactos com companhias de seguros suíças após acidentes ocorridos na Suíça.