Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden“

KOM(2008) 816 endg. — 2008/0246 (COD)

(2009/C 317/16)

Berichterstatter: **Bernardo Hernández BATALLER**
Mitberichterstatter: **Jörg RUSCHE**

Der Rat der Europäischen Union beschloss am 12. Februar 2009, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 71 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden

KOM(2008) 816 endg. — 2008/0246 (COD).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 26. Juni 2009 an. Berichterstatter war Bernardo HERNÁNDEZ BATALLER, Mitberichterstatter war Jörg RUSCHE.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 455. Plenartagung am 15./16. Juli 2009 (Sitzung vom 16. Juli) mit 65 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. Der Ausschuss unterstützt den Vorschlag der Kommission, da die Durchführung der Verordnung im Allgemeinen eine Stärkung des Binnenmarktes und der Passagierrechte — insbesondere von Personen mit Behinderungen — bewirken wird.

1.2. Allerdings bedauert der Ausschuss, dass der Vorschlag weder nähere Einzelheiten zur Situation der Personen mit Behinderungen noch strengere Standards in Bezug auf den Schutz der Grundrechte und der wirtschaftlichen Rechte der Verbraucher enthält.

1.3. In Bezug auf Personen mit Behinderungen muss ein Rahmen geschaffen werden, der unter allen Umständen deren Zugänglichkeit gewährleistet, wie sie vom Ausschuss in dieser Stellungnahme vorgeschlagen wird.

1.4. Was die Sicherheit betrifft, muss im Rahmen der jeweiligen Regulierungsumfelder, die in den einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union in diesem Bereich zur Anwendung kommen oder kommen sollen, stets den höchsten Standards Rechnung getragen werden.

1.5. Andere Grundrechte, wie zum Beispiel der Schutz personenbezogener Daten, müssen ebenfalls Gegenstand einer spezifischen Regelung sein, die die Garantien in diesem Bereich stärkt.

1.6. Im Hinblick auf die wirtschaftlichen Rechte der Verbraucher muss die Verordnung in mehrerlei Hinsicht deutlich verbessert werden, wie z.B. in Bezug auf die anderweitige Beförderung und Fahrpreiserstattung, die Entschädigung durch Fahrpreisnachlass sowie die Unterrichtung der Reisenden und das System zur Bearbeitung von Beschwerden.

2. Hintergrund

2.1. Laut Artikel 38 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union [1] sollen die Politiken der Union ein hohes Verbraucherschutzniveau sicherstellen. Artikel 3 des EG-Vertrags legt die Verbesserung des Verbraucherschutzes als eine der Tätigkeiten der Gemeinschaft fest, und Artikel 153 EGV enthält ein Mandat zur Förderung der Interessen der Verbraucher und zur Gewährleistung eines hohen Verbraucherschutzniveaus.

2.2. In ihrem Weißbuch *„Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“* [2] sah die Europäische Kommission vor, durch die Festlegung gemeinsamer, für alle Verkehrsträger geltender Grundsätze, die Passagierrechte für alle Verkehrsträger festzuschreiben [3]. Sie weist darin auch auf die Notwendigkeit hin, eine Reihe von Rechten zu stärken, wie z.B. durch besondere Maßnahmen zugunsten von Personen mit eingeschränkter Mobilität; automatische Sofortleistungen bei Unterbrechung der Reise (große Verspätungen, Annullierung oder Nichtbeförderung); die Verpflichtung zur Unterrichtung der Reisenden, die Bearbeitung von Beschwerden sowie Rechtsmittel.

---

(1) ABl. C 303 vom 14.12.2007, S. 1.

(2) KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

(3) Wie in Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen (ABl. L 46 vom 17.2.2004).

2.3. Die Europäische Kommission hat 2006 eine öffentliche Anhörung zu den Rechten von Schiffspassagieren eingeleitet, bei der es teilweise um den Schutz der Rechte von Personen eingeschränkter Mobilität bei einer Schiffsreise auf See und auf Binnenwasserstraßen ging. Dabei wurde mehrheitlich die Meinung vertreten, dass in der gesamten EU ungeachtet des Verkehrsträgers sowie unabhängig davon, ob eine Reise vollständig innerhalb eines Mitgliedstaats erfolgt oder ob dabei Binnen- oder Außengrenzen überschritten werden, ein gemeinsames Schutzniveau für Passagierrechte bestehen sollte.

2.4. Andererseits ist der Schutz der Passagiere in der EU laut der allgemeinen Schlussfolgerungen einer unabhängigen Studie [4] nicht völlig zufriedenstellend, und zwar unter anderem wegen mangelnder Einheitlichkeit des Umfangs und der Intensität des Schutzes der Passagierrechte, des fehlenden Rahmens vorab festgelegter Sofortleistungen bei Annullierung und Verspätungen sowie aufgrund der unzureichenden Unterrichtung der Passagiere über ihre Rechte bei einem kritischen Ereignis.

2.5. Die Folgenabschätzung erstreckte sich vorwiegend auf die Grundsätze der Entschädigungs- und Unterstützungsleistungen bei Annullierungen und Verspätungen, die Regeln zur Zugänglichkeit sowie zur Nichtdiskriminierung und Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität, die Qualitätsstandards und die Informationspflicht sowie auf die Regeln zum Umgang mit Beschwerden und zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften.

3. **Der Vorschlag der Kommission**

3.1. zielt darauf ab, im Wege einer Verordnung gemeinsame Mindestanforderungen festzulegen bezüglich der Nichtdiskriminierung von Passagieren bei den Beförderungsbedingungen von Beförderern; der Gleichstellung und obligatorischen Unterstützung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität; der Pflichten von Beförderern gegenüber den Passagieren bei Annullierung von Fahrten und bei Verspätungen; der Informationen, die den Fahrgästen mindestens verfügbar zu machen sind; des Umgangs mit Beschwerden und der Durchsetzung der Passagierrechte.

3.2. Diese Verordnung gilt für gewerbliche See- und Binnenschiffsverkehrsdienste einschließlich Kreuzfahrten zwischen bzw. in Häfen oder Ein- bzw. Ausschiffungsorten auf dem unter den Vertrag fallenden Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates.

3.3. Des Weiteren wird in dem Vorschlag eingegangen auf die Verpflichtungen der Verkehrsunternehmen im Fall von Reiseunterbrechungen und bezüglich der Bereitstellung von Informationen, das Recht auf Hilfeleistung, anderweitige Beförderung und Fahrpreiserstattung, die Entschädigung durch Fahrpreisnachlass sowie auf sonstige Maßnahmen zu Gunsten der Passagiere.

3.4. Es ist vorgesehen, dass jeder Mitgliedstaat eine oder mehrere für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständige unabhängige Stellen benennt. Jede dieser Stellen kann die notwendigen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass die Passagierrechte, einschließlich der Einhaltung der Vorschriften zur Zugänglichkeit gewahrt werden.

4. **Allgemeine Bemerkungen**

4.1. Der EWSA begrüßt den in dem Verordnungsentwurf enthaltenen Vorschlag für gemeinsame Mindestanforderungen und hofft, dass gemäß dem im EG-Vertrag erteilten Mandat in Zukunft ein günstigeres und höheres Verbraucherschutzniveau erreicht werden kann. Die Kommission sollte ausdrücklich darauf hinweisen, dass touristische Ausflüge, deren Dauer kürzer als ein Tag ist, nicht unter den Anwendungsbereich dieses Vorschlags fallen.

4.1.1. Es handelt sich dabei um einen ehrgeizigen Vorschlag, der entsprechend den jüngsten Ansätzen der Europäischen Kommission die Verbraucher in den Mittelpunkt der Funktionsweise des Binnenmarktes rückt und sie als die letztlichen Nutznießer der nationalen Marktöffnungen versteht.

4.1.2. Die vorgeschlagene Verordnung beinhaltet neben den Regeln und Prinzipien zur Gewährleistung der wirtschaftlichen Rechte der Passagiere im nationalen und internationalen See- und Binnenschiffsverkehr eine Regelung der Anerkennung und Gewährleistung der Grundrechte der Bürger und Personen im Allgemeinen.

4.1.3. Darüber hinaus ergänzt der Vorschlag die nationalen Rechtsvorschriften vieler Mitgliedstaaten der EU, die nicht alle diese Thematik aufgreifen oder aber so zögerlich vorgehen, dass die Rechte von Menschen mit Behinderungen oder älteren Menschen in der Praxis nicht gewährleistet sind. Dies betrifft zurzeit die Zugangs-, Informations- und Hilfssysteme auf Schiffen sowie die Vorabinformation, die in vielen Fällen eindeutig verbesserungsfähig ist.

4.1.4. Allerdings ist der EWSA nicht damit einverstanden, dass die Mitgliedstaaten diejenigen Verkehrdienste, die öffentlichen Dienstleistungsverträgen unterliegen, vom Geltungsbereich der Verordnung ausnehmen können, da diese gerade am häufigsten von den Bürgern in Anspruch genommen werden und gerade für Personen mit Behinderungen unverzichtbar sind. Die Kommission könnte nach den Punkten 19 a) und b) einen Absatz einfügen, in dem die zuständigen Behörden dazu aufgefordert werden, für derartige Fälle ein automatisches Entschädigungssystem in Betracht zu ziehen.

Trotz der bereits vorhandenen Rechtsvorschriften zur Sicherheit im Seeverkehr (Richtlinien 1999/35/EG; 98/18/EWG und 98/41/EG) ist der EWSA der Ansicht, dass in der Verordnung ausdrücklich auf das spezielle Recht der Fahrgäste auf Sicherheit verwiesen werden sollte.

In diesem Sinne sollte der Begriff Sicherheit auch die Zugänglichkeit umfassen. Das heißt, die Zugänglichkeit muss den Passagieren nicht nur beim Anbordgehen und Verlassen der Schiffe, sondern während der gesamten Fahrt gewährleistet werden.

[4] Unabhängige Studie mit dem Titel „Analysis and assessment of the level of protection of passenger rights in the EU maritime transport sector“ (Untersuchung und Bewertung des Schutzes der Passagierrechte im Schiffsverkehrssektor der EU), die 2005-2006 von der GD TREN in Auftrag gegeben wurde.

Ebenso muss auf allen Schiffen und bei allen Fahrten, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, unbedingt der Zugang von Begleithunden gewährleistet werden, damit die Personen mit Behinderungen ihre Rechte auf Freizügigkeit und Mobilität uneingeschränkt ausüben können.

4.1.5. Der EWSA ruft der Kommission in Erinnerung, dass sie auf EU-Ebene alle nötigen Maßnahmen ergreifen muss, damit die Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität das gleiche Recht auf Freizügigkeit, Entscheidungsfreiheit und Nichtdiskriminierung haben wie alle anderen Bürger. Das „Sozialmodell der Behinderung", einschließlich der starken Übergewichtigkeit, muss umgesetzt werden, damit alle Menschen Zugang zu den Verkehrsmitteln erhalten.

4.1.6. Was den Rechtsrahmen von Artikel 70 und 81 EG-Vertrag angeht, ist der Ausschuss der Ansicht, dass dieser um Artikel 153 ergänzt werden sollte, der im Rahmen der Tätigkeiten der Gemeinschaft ein hohes Verbraucherschutzniveau vorsieht.

4.1.7. Der EWSA hält in dieser Frage eine Verordnung als Rechtsinstrument für angebracht, da die darin enthaltenen Regeln in der gesamten Europäischen Union einheitlich und wirksam angewandt werden müssen, um ein angemessenes Schutzniveau für Schiffspassagiere und gleiche Rahmenbedingungen für alle Beförderer sicherzustellen.

4.1.8. Der EWSA teilt den Standpunkt der europäischen Gesetzgeber, dem zufolge die Mechanismen der Koregulierung und Selbstregulierung *„nicht anwendbar [sind], wenn es um Grundrechte oder wichtige politische Entscheidungen geht oder in Situationen, in denen die Bestimmungen einheitlich in sämtlichen Mitgliedstaaten angewendet werden müssen"* ([5]). Deshalb lehnt sich der Vorschlag für eine Verordnung an das Subsidiaritätsprinzip und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit an.

4.1.9. Soweit Kapitel III betroffen ist, wird das Ziel, einheitliche Bedingungen für die Wirtschaftsteilnehmer im Binnenmarkt sicherzustellen, allerdings nur eingeschränkt erreicht, weil den Mitgliedstaaten die Regelung weiterreichender Ansprüche bei Verspätung und Annullierung gestattet wird. In dem Bericht, der von der Kommission innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung zu erarbeiten ist (Artikel 30), müsste konkret geprüft werden, ob eventuelle Abweichungen in den Rechtsvorschriften in diesem Bereich den Wettbewerb oder das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen.

4.1.10. Der EWSA erkennt an, dass Beförderungen, die vor allem touristischen Zwecken dienen, insbesondere Ausflugsfahrten und Sight-seeing, nicht unter den Anwendungsbereich der Verordnung fallen. Allerdings muss der Fall von Passagieren berücksichtigt werden, die aufgrund eines Problems auf einer Etappe ihrer Reise ihren Anschluss verpassen.

4.2. Der EWSA plädiert für die Anerkennung des Fahrscheins als Beleg für den Abschluss des Beförderungsvertrages, und hält es für wichtig, dass die Bestimmungen der Verordnung als zwingendes und unverzichtbares Recht zugunsten der Passagiere betrachtet werden, ohne dass die geltenden Verbraucherschutzbestimmungen, insbesondere diejenigen bezüglich missbräuchlicher Klauseln in Verbraucherverträgen ([6]) und unlauterer Geschäftspraktiken ([7]), beeinträchtigt werden.

Es muss nach einer speziellen Lösung gesucht werden, um die derzeit geltende und fast universelle Auflage für die Menschen mit Behinderungen, nach der die betreffenden Personen den Beförderer spätestens 48 Stunden im Voraus über ihren geplanten Reiseantritt informieren müssen, außer Kraft zu setzen oder dahingehend zu ändern, dass sie den behinderten Personen bestmöglich zugute kommt. Diese starre Frist kann Personen mit Behinderungen zweifelsfrei an der vollen Wahrnehmung bestimmter Rechte im Zusammenhang mit der Freizügigkeit hindern, wie z.B. deren Recht auf Freizeit oder das Recht, gegebenenfalls jeglicher Art von Notsituationen zu begegnen.

Der Ausschuss fordert eine gewisse Flexibilität in Bezug auf das Benachrichtigungssystem für Hilfe an Bord. Diese Reisemethode setzt nicht voraus, dass die Passagiere im Voraus buchen, und verpflichtet Personen mit Behinderungen dazu, ihren Hilfebedarf im Voraus mitzuteilen, wodurch deren Recht auf Gleichbehandlung verletzt werden könnte. Daher sollte eine Unterscheidung zwischen Lang- und Kurzstreckenreisen und dem verwendeten Boots- bzw. Schiffstyp getroffen werden. Die Europäische Kommission sollte die Beförderer dazu verpflichten, den Passagieren zu bestätigen, dass sie ihre Benachrichtigung erhalten haben, damit diese im Falle einer Störung des Informationsübermittlungssystems über einen Nachweis verfügen, dass sie den Beförderer über ihren Hilfebedarf in Kenntnis gesetzt haben.

4.2.1. Im Sinne der in der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen enthaltenen Rechte umzusetzen, müssen diese Personen an Häfen, Ein- und Ausschiffungsorten sowie auf Fahrgastschiffen Hilfe in Anspruch nehmen können. Der Ausschuss ist völlig einverstanden, dass all diese Maßnahmen zur sozialen Integration, die diese Hilfe erfordern, kostenlos sein müssen, dergestalt dass die Bestimmungen von Artikel 26 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union in Bezug auf das Recht auf soziale Eingliederung von Menschen mit Behinderungen erfüllt werden.

4.2.2. Deswegen ist der EWSA der Ansicht, dass die Ausnahmen für die Nichtbeförderung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität auf objektiven, nichtdiskriminierenden Kriterien beruhen und transparent und überprüfbar sein müssen.

([5]) Interinstitutionelle Vereinbarung *„Bessere Rechtsetzung"* des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission (2003/C 321/01), Nummer 17.

([6]) Richtlinie 93/13/EWG des Rates vom 5. April 1993 über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen. ABl. L 95 vom 21.4.1993, S. 29.

([7]) Richtlinie 2005/29/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 unlautere Geschäftspraktiken im binnenmarktinternen Geschäftsverkehr zwischen Unternehmen und Verbrauchern. ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 22.

4.3. Er begrüßt den in Artikel 8 des Verordnungsentwurfs enthaltenen Vorschlag betreffend die Konzertation und den Dialog zwischen den Organisationen der organisierten Zivilgesellschaft und den Behörden, dem zufolge die Beförderer, Organisationen von Personen mit Behinderungen und nationalen Durchsetzungsstellen für die Aufstellung der Zugangsregeln zuständig sein sollen. Die Qualitätsstandards sollten ebenfalls in Anlehnung an Artikel 22 des Vorschlags in Zusammenarbeit mit den Verbraucherverbänden festgelegt werden, wobei den Empfehlungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation und anderen einschlägigen internationalen Organisationen Rechnung getragen werden sollte.

4.4. Die geplante Umlage gemäß Artikel 9.3 des Vorschlags steht, zumal wegen des in dieser Ziffer beschriebenen einseitigen Charakters, völlig im Widerspruch zu dem Grundsatz der Unentgeltlichkeit der Maßnahmen zur sozialen Integration. Allerdings ist die getrennte Rechnungsführung eine natürliche Konsequenz der geforderten Mindesttransparenz, auch wenn der geprüfte Jahresbericht den Organisationen von Personen mit Behinderungen und den Verbraucherverbänden zur Verfügung stehen müsste. Der EWSA empfiehlt jedoch eine Prüfung, ob der Aufwand, der zur Erstellung einer solchen Rechnung notwendig ist, kleinen und mittleren Betrieben zugemutet werden muss.

4.5. Die Haftung für Rollstühle und Mobilitätshilfen ist ebenso wie die Bereitstellung einer Ersatzausrüstung für interessierte Personen für die Verbraucherschutzziele der Verordnung geeignet. Dabei muss es sich um eine volle Haftung handeln, die alle entstandenen Schäden oder Nachteile abdeckt.

4.6. Die Verpflichtungen im Fall von Reiseunterbrechungen als gemeinsame Mindestanforderungen sind angesichts der bislang fehlenden diesbezüglichen Vorschriften angemessen. Der EWSA kann verstehen, dass auf gemeinschaftlicher Ebene zunächst eine Angleichung an die Schutzvorschriften für Flugreisende stattfinden muss, ist jedoch der Ansicht, dass die zügige Erreichung eines höchstmöglichen Verbraucherschutzniveaus nahegelegt werden sollte.

4.6.1. Die Entschädigung durch Fahrpreisnachlass als automatisches Entschädigungssystem könnte eine geeignete Methode sein, sofern sie schnell und effizient funktioniert. Dieses System müsste ausgebaut werden, so dass es in Zukunft bei Verspätungen einen größeren Anteil ausmacht.

4.6.2. Die Aussage von Artikel 20.4 des Vorschlags in Bezug auf eine Nichtanwendung dieses Artikels im Falle einer Verspätung durch *„außergewöhnliche Umstände“* sollte geklärt werden ([8]). Diese Umstände sollten im Einklang mit der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs so definiert werden, dass diese Bestimmung im Falle eines technischen Problems des Schiffes, das zur Annullierung der Reise führt, nicht greift, es sei denn, dieses Problem ist auf einen Vorfall zurückzuführen, der durch eine nicht ordnungsgemäße Ausführung der Tätigkeit des Beförderers hervorgerufen wurde. Darüber hinaus darf die Einhaltung der Mindestnormen für die Schiffinstandhaltung nicht allein als Beweis dafür dienen, dass der jeweilige Beförderer alle *„angemessenen Maßnahmen“* ergriffen hat und somit von der Entschädigungsverpflichtung befreit ist. Dabei sollten auch die nautischen Besonderheiten des jeweiligen Verkehrsdienstes berücksichtigt werden.

4.6.3. Indes steht die Bestimmung von Artikel 21 des Vorschlags, dass Passagiere nicht daran gehindert werden dürfen, vor nationalen Gerichten weitergehende Ansprüche aufgrund von Nachteilen zu verfolgen, die sie wegen Annullierung oder Verspätung von Verkehrsdiensten erlitten haben, völlig im Einklang mit dem Grundrecht auf einen wirksamen Rechtsbehelf gemäß Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union.

4.7. Die Verbraucherinformationen sind ein wichtiger Aspekt für die Passagiere. Sie müssen zugänglich sein und dem Stand der Technik entsprechen, weshalb der Vorschlag in dieser Hinsicht angemessen ist.

4.8. Beschwerden, die zivile und/oder kommerzielle Schäden betreffen, müssten bei Einrichtungen für die außergerichtliche Beilegung von Verbraucherrechtsstreitigkeiten eingereicht werden, die bereits auf Grundlage der Empfehlung Nr. 1998/257/EG der Kommission vom 30. März 1998 eingerichtet wurden, oder aber bei Einrichtungen, die den Grundsätzen der Unabhängigkeit, Transparenz, des Widerspruchs, der Effizienz, der Rechtmäßigkeit, der Freiheit und der Möglichkeit zur Vertretung genügen.

4.9. Die nationalen Durchsetzungsstellen müssen für die uneingeschränkte Anwendung wirksamer, abschreckender und verhältnismäßiger Sanktionen zuständig sein, die in jedem Fall die Möglichkeit zur Veranlassung einer Entschädigungszahlung an die betroffenen Passagiere auf deren Beschwerde hin umfassen sollten.

Die Verordnung sollte des Weiteren eine Verpflichtung über die Bereitstellung angemessener und entsprechend zugänglicher Informationen über Sanktionen und Beschwerden seitens der Passagiere enthalten.

4.10. In Bezug auf den Schutz personenbezogener Daten und den freien Datenverkehr ([9]) teilt der EWSA die Ansicht der Kommission, dass die geltenden Rechtsvorschriften strikt angewandt werden müssen, um die Privatsphäre der Passagiere gemäß der Richtlinie 95/46/EG und der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für persönliche Daten, die aufgrund der Erbringung einer Beförderungsleistung an Drittstaaten weitergegeben werden können. Personen, deren Daten in eine Datei aufgenommen wurden, müssen über diese Tatsache unterrichtet werden sowie über die Möglichkeit, auf diese Datei zuzugreifen und die Berichtigung oder Löschung ihrer Daten zu verlangen.

([8]) Urteil vom 22. Dezember 2008 in der Rechtssache C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann gegen Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA).

([9]) Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens, Artikel 8 der Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten.

4.11. Der EWSA erinnert die Kommission an die Notwendigkeit, die Richtlinie 90/314/EG zu überarbeiten, um sie stärker auf den Verordnungsentwurf und ähnliche gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften abzustimmen, und insbesondere um:

— Definitionen und Begriffsklärungen wie „Pauschalpreis", „Pauschalreise" und „im Voraus festgelegte Verbindung" zu aktualisieren;

— eine klarere Absteckung bezüglich der genauen Verantwortung des Reiseveranstalters oder -maklers im Falle einer Nichteinhaltung oder unvollständigen Einhaltung des Vertrages zu erreichen, ungeachtet dessen, ob der Reiseveranstalter oder -makler die betreffende Dienstleistung direkt oder indirekt erbracht hat;

— den Verbraucher im Falle einer Annullierung des Vertrages durch den Reiseveranstalter eine deutliche und umfassende Entschädigung zukommen zu lassen.

4.12. Der EWSA erinnert die Kommission ferner an die Notwendigkeit, die Richtlinien für die See- und Binnenschifffahrt, die auf ein hohes Schutzniveau insbesondere der Personen mit eingeschränkter Mobilität zielen, ausdrücklich in der Verordnung zu nennen und deren geografischen Geltungsbereich bei Bedarf anzupassen.

Brüssel, den 16. Juli 2009

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Mario SEPI