

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a fogyasztóvédelmi jogszabályok alkalmazásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről szóló 2006/2004/EK rendelet módosításáról**

(COM(2008) 816 végleges – 2008/0246 (COD))

(2009/C 317/16)

Előadó: **Bernardo Hernández BATALER**

Társelőadó: **Jörg RUSCHE**

2009. február 12-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a fogyasztóvédelmi jogszabályok alkalmazásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről szóló 2006/2004/EK rendelet módosításáról*

COM(2008) 816 végleges – 2008/0246 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009. június 26-án elfogadta véleményét. (Előadó: Bernardo Hernández Bataller, társelőadó: Jörg RUSCHE).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. július 15–16-án tartott 455. plenáris ülésén (a július 16-i ülésnapon), 65 szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság javaslatát, mivel a rendelet végrehajtása összességében előrelépést jelent a belső piac, valamint az utasok – különösen a fogyatékkal élő személyek – jogai tekintetében.

1.2. Azt azonban sajnálattal állapítja meg, hogy a javaslat nem foglalkozik konkrétan és részletesebben a fogyatékkal élők helyzetével, és nem biztosítana magasabb szintű normákat az alapvető jogoknak és a fogyasztók gazdasági jogainak védelme tekintetében.

1.3. A fogyatékkal élőkkel kapcsolatban létre kell hozni egy olyan keretet, amely – az EGSZB által ebben a véleményben javasolt módon – minden körülmények között garantálja az akadálymentesítést.

1.4. A biztonság tekintetében a lehető legmagasabb szintű normákat kell alkalmazni azokon a jogszabályi kereteken belül, amelyek jelenleg hatályosak, vagy amelyek alkalmazását tervezik az európai uniós tagállamokban.

1.5. Egyéb alapvető személyiségi jogokkal – amilyen a magánélet védelme az adatbankokkal szemben – szintén külön rendelkezésnek kellene foglalkoznia, amely megerősíti a garanciákat.

1.6. Ami a fogyasztók gazdasági jogait illeti, a vizsgált jogszabályban számos kérdéssel kapcsolatban jelentős előrelépésre van szükség, például az átfoglalás és kártérítés, a menetjegy ára

vonatkozó kártérítés, az utasok tájékoztatása és a panaszkezelési rendszer tekintetében.

## 2. Háttér

2.1. Az Európai Unió Alapjogi Chartájának <sup>(1)</sup> 38. cikke szerint az uniós politikáknak magas szintű fogyasztóvédelmet kell biztosítaniuk. Az Európai Közösség létrehozásáról szóló Szerződés 3. cikke pedig a Közösség egyik tevékenységként jelöli meg a fogyasztóvédelem erősítését, míg a 153. cikk a fogyasztói érdekek érvényesülésének előmozdításáról és a fogyasztóvédelem magas szintjének biztosításáról rendelkezik.

2.2. „Az európai közlekedéspolitiká 2010-ig: eljött a döntés pillanata” című fehér könyvben <sup>(2)</sup> az Európai Bizottság valamennyi közlekedési mód tekintetében meg kívánta határozni az utasok jogait, közös elvekről rendelkezve az összes közlekedési mód esetében <sup>(3)</sup>, és szükségesnek tartotta bizonyos jogok megerősítését, például konkrét intézkedéseket javasolt a mozgásukban korlátozott személyek számára; automatikus és azonnali megoldásokat, ha az utazás során fennakadás történik (hosszú késések, törlések vagy a szállítás megtagadása); továbbá az utasok tájékoztatására vonatkozó kötelezettségekre, valamint a panaszkezelésre és a jogorvoslati eszközökre is javaslatot tett.

<sup>(1)</sup> HL C 303, 2007.12.14., 1. o.

<sup>(2)</sup> COM(2001) 370, 2001.9.12.

<sup>(3)</sup> Hasonlóan a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi 261/2004/EK rendelethez, HL L 46., 2004.2.17.,

2.3. Az Európai Bizottság 2006-ban nyilvános konzultációt indított a tengeri utasok jogairól, amely részben a tengeren és belvízen utazó csökkent mozgásképességű személyek jogait is érintette. A válaszadók többsége megegyezett abban, hogy az utasok jogainak legalább egy minimális mértékű egységes védelmet kell biztosítani az Európai Unió egész területén, amely független a közlekedési módtól vagy attól, hogy az utazás csak egy tagállamon belül vagy a belső vagy a külső határ átlépésével történik.

2.4. Másrészt egy független tanulmány<sup>(4)</sup> általános következtetései szerint az utasok védelme az EU-ban nem teljesen kielégítő, többek között a következő okok miatt: az utasjogok védelmének mértéke és mélysége nem egységes, nem áll rendelkezésre azonnali, előre meghatározott megoldásokat tartalmazó keret járat törlések és késések esetére, és az utasok nem kapnak tájékoztatást valamilyen kritikus helyzet esetén érvényesíthető jogaikról.

2.5. A hatásvizsgálat alapvetően a következő témákat érintette: a kártérítés és a segítségnyújtás alapelvei törlések és késések esetén; az akadálymentesítéssel, valamint a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek megkülönböztetésmentességével és támogatásával kapcsolatos szabályok; minőségi előírások és tájékoztatási kötelezettségek; a panaszkezeléssel és a követelmények betartásának ellenőrzésével kapcsolatos szabályok.

### 3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1. Célja közös minimális szabályok rendeletben történő meghatározása az alábbiak tekintetében: az utasok közötti megkülönböztetés tilalma a fuvarozók által felajánlott szállítási feltételek tekintetében; a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyeket megillető megkülönböztetésmentesség és kötelező segítségnyújtás; a fuvarozók kötelezettségei az utasokkal szemben törlés vagy késés esetén; az utasok számára minimálisan nyújtandó tájékoztatás; a panaszok kezelése és az utasjogok érvényesítése.

3.2. A javaslat a Szerződés hatálya alá tartozó tagállamok területén található kikötők vagy fel- és leszállóhelyek között közlekedő vagy kikötő kereskedelmi tengeri és belvízi személyforgalmi járatokra vonatkozik, beleértve a sétahajózási forgalmat is.

3.3. A javaslat rendelkezik arról, hogy ha az utazás során fennakadás történik, a fuvarozókra milyen kötelezettségek vonatkoznak a tájékoztatás, a segítségnyújtáshoz való jog, az átfoglalás és visszatérítés, a menetjegy árára vonatkozó kártérítés és az utasok érdekeit szolgáló további intézkedések tekintetében.

3.4. A javaslat értelmében minden tagállam kijelöl egy vagy több független szervet, amelyek felelősek a rendelet alkalmazásáért, és meghozhatják az utasjogok tiszteletben tartásának

biztosításához szükséges intézkedéseket, az akadálymentességi szabályok betartását is ideértve.

### 4. Általános megjegyzések

4.1. Az EGSZB üdvözli a rendeletjavaslatban felsorolt közös minimális szabályokat, és azt reméli, hogy a jövőben – az EK-Szerződésnek megfelelően – a fogyasztók védelme fokozatosan magasabb szintűvé és kedvezőbbé válik. Az Európai Bizottságnak világosan le kellene szögeznie, hogy az egy napnál rövidebb turistautak nem tartoznak a tárgyalt javaslat alkalmazási körébe.

4.1.1. Merész javaslatról van szó, amely – az Európai Bizottság legújabb koncepcióival összhangban – a belső piac középpontjába állítja a fogyasztókat, és a nemzeti piacok megnyitása végső kedvezményezettjeinek tekinti őket.

4.1.2. Azon elvek és szabályok kidolgozásán kívül, amelyek a tengeri és folyami közlekedést igénybe vevő utasok gazdasági jogait – nemzeten belüli és nemzeten felüli szinten – biztosítják, a rendelet által kidolgozott rendszer elismeri és védi a polgárok és általában az egyének jogait.

4.1.3. Másrészt a javaslat kiegészíti sok olyan európai uniós tagállam jogszabályait, amely vagy nem foglalkozik a kérdéssel, vagy ha igen, akkor a fogyatékkal élő vagy idős személyek jogait a gyakorlatban nem biztosító, bizonytalan módon teszi ezt. Ez károsan hat a hajókra vonatkozó akadálymentesítési, tájékoztatási és segítségnyújtási rendszerekre, akárcsak az előzetes tájékoztatásra, amely számos esetben egyértelműen javításra szorulna.

4.1.4. Azzal azonban nem ért egyet az EGSZB, hogy a tagállamoknak lehetőségük legyen a közszolgáltatási szerződések révén végzett szolgáltatások kizárására a javaslat alkalmazási köréből, ugyanis a polgárok ezeket veszik leginkább igénybe, és a fogyatékkal élő személyeknek ezekre lehet elsősorban szükségük. Az Európai Bizottság a 19. a) és b) pont után beilleszthetne egy olyan bekezdést, amely kérné az illetékes hatóságokat arra, hogy ezekre helyezzenek kilátásba automatikus kártalanítási rendszert.

Az EGSZB úgy véli, hogy a rendeletnek a tengerbiztonságról szóló jelenlegi jogszabályok (1999/35/EK, 98/18/EK és 98/41/EK irányelvek) létezése ellenére egyértelműen le kellene szögeznie, hogy az utasok biztonságához való joga őket megillető, konkrét jog.

Ezért a biztonság fogalmának ezen a területen is ki kellene terjednie az akadálymentesítésre, azaz az akadálymentesítést nemcsak az utasok be- és kiszállásakor kell biztosítani, hanem az utazás teljes időtartama alatt.

<sup>(4)</sup> Az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság megbízásából 2005–2006-ban készült „Az EU tengeri közlekedési ágazatában az utasok megfelelő szintű jogvédelmének elemzése és értékelése” című független tanulmány

Azt is egyértelműen biztosítani kell, hogy bármilyen, a rendelet hatálya alá tartozó út esetében a rendelet által lefedett minden hajóra felengedjék a vezető kutyákat, amelyek elválaszthatatlanok azoktól a fogyatékkal élő személyektől, akiket segítenek, hogy ez utóbbiak teljes mértékben élhessenek a szabad mozgáshoz és mobilitáshoz való joggal.

4.1.5. Az EGSZB emlékezteti az Európai Bizottságot arra, hogy közösségi szinten minden szükséges intézkedést meg kell hoznia, illetve javaslatként elő kell terjesztenie annak érdekében, hogy a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek a többi állampolgárral azonos jogokkal rendelkezzenek a szabad mozgás, a szabad választás és a megkülönböztetésmentesség tekintetében. Alkalmazni kell a „fogyatékoság társadalmi modelljét”, ideértve az elhízást is, hogy a közlekedési eszközöket mindenki igénybe vehesse.

4.1.6. A joggal (a Szerződés 70. és 81. cikke) kapcsolatban az EGSZB úgy véli, hogy a Szerződés 153. pontját is meg kellene említeni, amely a közösségi tevékenységek során magas szintű fogyasztóvédelmet sürget.

4.1.7. Az EGSZB szerint a rendelet megfelelő jogi eszköz, hiszen a javaslatban szereplő előírásokat egyformán és hatékonyan kell alkalmazni az Európai Unió egészében, hogy megfelelő védelmet lehessen garantálni a tengeri utasok számára, illetve egyenlő feltételeket a fuvarozóknak.

4.1.8. Az EGSZB egyetért az európai jogalkotókkal abban, hogy az együttes szabályozás vagy az önszabályozás „nem alkalmazható akkor, ha alapvető jogok vagy fontos politikai választási lehetőségek forognak kockán, vagy ha a szabályokat minden tagállamban egységesen kell alkalmazni”<sup>(5)</sup>, így a rendeletjavaslat megfelel a szubszidiaritás és az arányosság elvének.

4.1.9. Ami a III. fejezetet illeti viszont, azt a célkitűzést, hogy egyforma feltételeket biztosítsanak a belső piacon tevékenykedő gazdasági szereplőknek, csak korlátozottan sikerül elérni, mivel a rendelet nagy mozgásteret hagy a tagállamoknak a késésekkel és a járattörésekkel kapcsolatos jogokat illetően. Abban a jelentésben, melyet az Európai Bizottságnak a rendelet elfogadását követő három év során kell kidolgoznia (30. cikk), konkrétan meg kell vizsgálni, hogy az idevonatkozó jogszabályok esetleges eltérése befolyásolja-e a versenyt, illetve a belső piac hatékony működését.

4.1.10. Az EGSZB elismeri, hogy az alapvetően idegenforgalmi célú szállítások, különös tekintettel a turistakirándulásokra és városnézésekre, nem esnek a rendelet hatálya alá. Ugyanakkor figyelembe kellene venni azoknak az utasoknak az esetét, akik utazásuk során egy hiányzó közlekedési láncszem miatt kerülnek nehéz helyzetbe.

(5) Az Európai Parlament, a Tanács és az Európai Bizottság intézményközi megállapodása a jogalkotás minőségének javításáról (2003/C 321/01), 17. pont.

4.2. Az EGSZB szerint fontos, hogy a menetjegyet a szállítási szerződés megkötésének bizonyítékeként fogják fel, és hogy a rendeletben foglalt előírásokra mint kötelező érvényű és kétségbevonhatatlan utasjogokra tekintsenek anélkül, hogy csorbulna ezáltal a jelenleg érvényben levő védelem, különös tekintettel a tisztességtelen feltételekre<sup>(6)</sup> és a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokra<sup>(7)</sup>.

Megfelelő megoldást kell találni a jelenleg szinte általánosan alkalmazott kötelezettség eltörlésére vagy adott esetben a fogyatékkal élők számára minél kedvezőbb módon történő módosítására. A jelenlegi előírás szerint az ilyen személyeknek legkésőbb 48 órával az utazás megkezdése előtt közölniük kell utazási szándékukat a fuvarozóval. Ez a mozgássérülteket érintő szigorú határidő nyilvánvalóan sért bizonyos, a személyek szabad mozgásával kapcsolatos olyan jogokat, mint például a szabadidőhöz való jog vagy az esetlegesen őket érintő szükséghelyzetek megoldásához való jog.

Az EGSZB némi rugalmasságot szorgalmaz a fedélzeti segítségnyújtással kapcsolatos értesítési rendszerben. Ez az utazási mód nem teszi szükségessé, hogy az utasok előre foglaljanak, és kötelezően előírja a fogyatékkal élőknek, hogy előzetesen jelezzék segítségnyújtási igényeiket, ami sértheti az egyenlő bánásmóddal való jogukat. Különbséget kellene tehát tenni a hosszú és rövid utak, vagy a szállításhoz használt hajótípusok között. Az Európai Bizottságnak köteleznie kellene a fuvarozókat, hogy igazolják vissza az utasoknak, hogy megkapták az erről szóló értesítést, hogy így az utas – arra az esetre, ha valamilyen hiba csúszna az információközvetítő rendszerbe – bizonyítani tudja, valóban jelezte segítség iránti igényét.

4.2.1. Ahhoz, hogy a fogyatékkal élők jogairól szóló ENSZ-egyezményben foglalt jogoknak valóban érvényt lehessen szerezni, segítséget kell biztosítani az ilyen embereknek a kikötőkben, a fel- és leszállóhelyeken és a hajók fedélzetén. Az EGSZB teljes mértékben egyetért azzal, hogy a társadalmi befogadással kapcsolatos valamennyi szóban forgó intézkedés, amely ilyen segítségnyújtást szorgalmaz, ingyenes legyen, betartva ezzel az Európai Unió Alapjogi Chartája 26. cikkének rendelkezéseit, melyek a fogyatékkal élők beilleszkedéshez való jogaival kapcsolatosak.

4.2.2. Az EGSZB ezért úgy véli, hogy azoknak a kivételeknek, amelyek lehetővé teszik, hogy megtagadják a fogyatékkal élők vagy a mozgásukban korlátozottak valamilyen járműre történő felszállását, objektív, diszkriminációmentes, átlátható és ellenőrizhető kritériumokra kell épülniük.

(6) A Tanács 93/13/EGK irányelve (1993. április 5.) a fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről; HL L 95., 1993.4.21., 29–34. o.

(7) Az Európai Parlament és a Tanács 2005/29/EK irányelve (2005. május 11.) a belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól. HL L 149., 2005.6.11., 22. o..

4.3. Az EGSZB pozitívan értékeli a rendeletjavaslat 8. cikkében szereplő rendelkezést, a szervezett civil társadalom intézményei és az állami hatóságok közötti párbeszédet és konzultációt, amely szerint a fuvarozóknak, a fogyatékkal élők szervezeteinek és a végrehajtásért felelős nemzeti szerveknek kell meghatározniuk a hozzáférésről szóló szabályokat. Ami a minőségi normák meghatározását illeti, a javaslat 22. cikkének értelmében ezeket is a fogyasztói szervezetek szövetségeivel együttműködve kell rögzíteni, figyelembe véve a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet és egyéb illetékes nemzetközi szervek ajánlásait.

4.4. A társadalmi befogadási intézkedések ingyenessége elvének teljesen ellentmond a javaslat 9. cikke (3) bekezdésének értelmében kiróható díj, főleg mivel ezt egyoldalúan szabályozza az említett cikk. Az elkülönített számvitel viszont a minimálisan elvárt átláthatóság természetes velejárója, bár az auditált éves kimutatást a fogyatékkal élők szervezeteinek és a fogyasztói szervezetek rendelkezésére kellene bocsátani. Mindazonáltal az EGSZB azt ajánlja, hogy vizsgálják meg, hogy az ezzel a számítással járó terhet a kis- és középvállalkozásokra róják-e.

4.5. A kerekes székekre és mozgást segítő eszközökre fizetendő kártérítés megfelel a rendelet védelmi céljainak, mint ahogy az a rendelkezés is, hogy csereeszközt bocsátanak az érintettek rendelkezésére. Teljes kártérítésre van szükség, amely minden okozott kárra kiterjed.

4.6. Ésszerűek az utazás megszakításának esetére vonatkozó kötelezettségek mint egységes minimumszabályok, mivel nem létezik idevonatkozó szabályozás. Az EGSZB elfogadhatónak tartja, hogy – először közösségi szinten – történjen bizonyos közelítés a légi utasok védelmét szolgáló normák irányába, azonban kívánatosnak tartja, hogy nagyon rövid időn belül magasabb védelmi szintet hozzanak létre.

4.6.1. Az utasoknak a menetjegy árára vonatkozó kártérítése automatikus kártérítési rendszerként méltányos módszer lehet, amennyiben gyorsan és hatékonyan működik. A jövőben nagyobb arányban kell alkalmazni ezt a rendszert a késéseknél.

4.6.2. Tisztázni kellene a javaslat 20. cikkének (4) bekezdését arra vonatkozóan, hogy a cikk nem alkalmazandó, ha a járat késését „rendkívüli körülmények” okozták. Ezt a kitételezt az Európai Bíróság joggyakorlatának<sup>(8)</sup> megfelelően tisztázni kell úgy, hogy a szóban forgó előírás ne vonatkozzon olyan járatotörlésre, amelyet a hajó valamilyen műszaki hibája okozott, kivéve ha ez a hiba abból adódik, hogy a fuvarozó nem megfelelően végezte

tevékenységét. Az, hogy a fuvarozó betartja a hajó üzemeltetésére vonatkozó minimumszabályokat, önmagában nem lehet elegendő annak igazolására, hogy a fuvarozó minden „ésszerű intézkedést” megtett a kártérítési kötelezettségtől való mentesülésre. Ennek kapcsán figyelembe kell venni az adott szállítási szolgáltatás tengerészeti sajátosságait is.

4.6.3. A javaslat 21. cikkének rendelkezése nem zárja ki, hogy az utasok a közlekedési járatok törlése vagy késése miatt kártérítési igényeikkel a nemzeti bíróságokhoz forduljanak. Ez teljesen összhangban van az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében foglaltakkal, azaz a hatékony jogorvoslathoz való alapjoggal.

4.7. A tájékoztatás fontos szempont az utasok számára; elérhetőnek kell lennie, megfelelően a legújabb technológiai szintnek. Ebből a szempontból megfelelő a javaslat.

4.8. A panaszokat – amennyiben tárgyuk polgári vagy kereskedelmi sérelemre vonatkozik – a fogyasztói jogviták peren kívüli rendezéséért felelős testületekhez kell benyújtani, melyeket az 1998. március 30-i 1998/257/EK európai bizottsági ajánlás hozott létre, vagy legalábbis olyan szervekhez, amelyek eleget tesznek a függetlenség, átláthatóság, összeférhetetlenség, hatékonyság, legalitás, szabadság és a képviselési lehetőség elveinek.

4.9. A nemzeti végrehajtási szerveket jogkörrel kell ellátni a hatékony, visszatartó erejű és arányos szankcionálási rendszer teljes körű megvalósításához, amely mindenképpen magában foglalja a kártérítési kifizetés elrendelésének lehetőségét az érintett utasok számára, miután azok beadták panaszukat.

A rendeletbe bele kellene foglalni, hogy kötelező a megfelelő és könnyen hozzáférhető tájékoztatás a szankciókról és a panaszterületi lehetőségekről.

4.10. A személyes adatok védelme és az adatok szabad áramlása<sup>(9)</sup> kapcsán az EGSZB is osztja az Európai Bizottság nézetét, hogy a jelenlegi jogszabályokat szigorúan kell alkalmazni a 95/46/EK irányelv és az Európai Bíróság joggyakorlatának megfelelően az utasok magánélethez való jogának tiszteletben tartása érdekében. Különösen akkor, amikor olyan személyes adatokról van szó, amelyeket harmadik országoknak küldhetnek meg valamilyen szállítási szolgáltatás igénybevételekor. Minden esetben tájékoztatni kell az érintetteket arról, hogy adataik bekerültek valamilyen adatbázisba, illetve arról, hogyan férnek hozzá ehhez az adatbázishoz, illetve hogy kérhetik adataik helyesbítését vagy törlését.

<sup>(8)</sup> Az EB 2008. december 22-i ítélete a C-549/07. sz., Friederike Wallentin-Hermann kontra Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA-ügyben.

<sup>(9)</sup> Az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló európai egyezmény 8. cikke a magánélethez való jogról.

4.11. Az EGSZB emlékezteti az Európai Bizottságot, hogy felül kell vizsgálni a 90/314/EGK irányelvet, hogy jobban összhangban legyen ezzel a javaslattal és a másodlagos közösségi jog egyéb előírásaival, elsősorban az alábbiak érdekében:

- aktualizálni kell a meghatározásokat és egyértelműsíteni az olyan kifejezéseket, mint az „összesített ár”, a „szervezett utazási forma” vagy az „előre szervezett kombináció”;
- világosabban meg kell határozni az utazásszervező vagy az ügynök pontos felelősségét a szerződés be nem tartására, illetve hibás teljesítésére vonatkozóan, függetlenül attól, hogy

az utazásszervező vagy ügynök közvetlenül vagy közvetetten nyújtotta a szóban forgó szolgáltatást;

- egyértelműbb és teljesebb kártérítést kell megállapítani a fogyasztók számára arra az esetre, ha az utazásszervező eláll a szerződéstől.

4.12. Az EGSZB arra is emlékezteti az Európai Bizottságot, hogy a rendeletben konkrétan meg kell említeni a tengeri és belvízi hajózással kapcsolatos irányelveket, melyek célja magas fokú védelemi szint biztosítása, különös tekintettel a mozgásukban korlátozott személyekre, valamint hogy szükség esetén módosítani kell az ilyen irányelvek földrajzi alkalmazási területein.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 16-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Mario SEPI