

Sylwia KACZYŃSKA-ADAMCZYK

KOMPUTEROWE SYSTEMY REZERWACJI (CRS) – ASPEKT PRAWNY

Streszczenie. Znaczna część rezerwacji linii lotniczych odbywa się za pośrednictwem Komputerowych Systemów Rezerwacji (CRS). Systemy te zapewniają ważne i pożyteczne usługi przewoźnikom lotniczym i biurom podróży, a przede wszystkim pasażerom, przez umożliwienie łatwego dostępu do informacji dotyczących lotów, taryf i dostępnych miejsc. Rozwój rynku w latach 70. i 80. przyczynił się do szerokiego wykorzystania tego Systemu, co pociągnęło za sobą konieczność zdefiniowania ram prawnych jego funkcjonowania. W artykule przedstawiono analizę ram prawnych funkcjonowania CRS i ewolucję Systemu.

COMPUTERISED RESERVATION SYSTEMS – LEGAL ASPECT

Summary. An important share of airlines reservation is made through Computerised Reservation Systems (CRS). Such systems provide an important and useful service to air carriers and travel agents, but first of all to passengers by affording an easy access to information on flights, fares and available seats. Market development in the 70's and the 80's contributed to a broad exploitation of this system and that involved the necessity of defining the legal framework of its functioning. This article presents the analysis of legal framework of CRS' functioning and the evolution of the system.

1. WPROWADZENIE

Szerokie wykorzystywanie transportu lotniczego w podróżach nie tylko prywatnych, ale także biznesowych, wymaga od branży ukierunkowania na klienta, który oczekuje szybkiego dostępu do pełnej i rzetelnej informacji w zakresie usług przewozu lotniczego. Biorąc pod uwagę dużą konkurencję w obszarze usług lotniczych, gdzie przewoźnicy funkcjonują w warunkach zliberalizowanego rynku, niezwykle istotne jest, aby konsument otrzymywał informacje nietraktowane wybiórczo i aby przewoźnicy, mający słabszą pozycję rynkową, mieli takie same możliwości oferowania swoich usług jak pozostali.

Biura podróży i Komputerowe Systemy Rezerwacji (CRS – Computerised Reservation Systems) są najczęściej wykorzystywanym kanałem dystrybucji oferty przewoźników. Około 60% rezerwacji biletów lotniczych w UE dokonywanych jest za ich pośrednictwem. Pozostałe 40% dokonywane jest przy użyciu alternatywnych kanałów, jak wspomniane strony internetowe przewoźników czy infolinie [1]. Znaczenie CRS jest zatem ogromne z punktu widzenia interesu przewoźników, ale także konsumentów.

2. POWSTANIE I ROZWÓJ CRS

Pierwsze systemy rezerwacyjne powstały w Stanach Zjednoczonych. Ich powstanie było wynikiem zapotrzebowania na szybki dostęp do informacji o usługach. Zapotrzebowanie to wzrosło szczególnie wobec deregulacji rynku lotniczego. Deregulacja transportu lotniczego została podniesiona do rangi oficjalnie sformułowanej doktryny politycznej, której założeniem jest odejście od ścisłej regulacji branży [2]. Zgodnie z tą doktryną, państwo ingeruje w kwestie ekonomiczne tylko wtedy, gdy jest to niezbędne. Znalazła ona wyraz w Ustawie o deregulacji linii lotniczych z 1978 roku [3]. Podstawowym założeniem Ustawy było oparcie funkcjonowania branży lotniczej na „maksymalnym zaufaniu w siły konkurencyjnego rynku” [4]. Ustawa zakresem podmiotowym obejmowała jedynie przewoźników amerykańskich. Celem realizacji koncepcji deregulacji były, zgodnie z założeniami przyjętymi przez jej autorów, poprawa efektywności usług lotniczych oraz obniżenie cen usług w ramach wolnej konkurencji stymulowanych przez zwiększenie możliwości wyboru przewoźnika. Zgodnie ze wstępną oceną przeprowadzoną w latach 80. deregulacja w Stanach Zjednoczonych przyniosła oczekiwane skutki, tj. obniżenie cen usług przewozu lotniczego oraz wzrost wydajności linii lotniczych. Jednak już w latach 90-tych ocena miała charakter bardziej krytyczny, oparty na zarzutach mniejszych linii lotniczych. Zarzuty dotyczyły dyktowania warunków i cen przez dużych przewoźników oraz koncentracji ruchu na większych lotniskach, co prowadziło do marginalizowania regionalnych linii lotniczych i lotnisk [2].

Uwolnienie rynku doprowadziło zatem do obniżenia cen usług, wzrostu liczby odcinków lotniczych, a co za tym idzie konieczności sprawnego obsługiwanie klientów.

Pierwszy na świecie CRS dla cywilnego transportu lotniczego powstał w Nowym Jorku w latach 1960–1964, jeszcze przed deregulacją rynku. Sabre (Semi – Automated Business Research Environment) był odpowiedzią na zapotrzebowanie linii lotniczej American Airlines. Realizacji zadania podjęła się firma IBM. System, pozwalając na elektroniczne przypisanie nazwiska pasażera do miejsca w samolocie, pozwalał obsłużyć w ciągu doby 84 tys. telefonicznych zgłoszeń [5].

Obecnie na rynku Globalnych Systemów Rezerwacyjnych (GDS), jak zamiennie nazywa się CRS, obok wspomnianego Sabre dominują firmy, takie jak Amadeus czy Galileo.

Firma Amadeus została założona przez linie lotnicze Air France, Lufthansa, Iberia i SAS w 1987 roku. Swym zasięgiem firma obejmuje około 200 krajów [6]. W 2011 roku użytkownikami Systemu Amadeus jest 150 linii lotniczych. Według danych Amadeus (2002 – 2003) udział Systemu w rynku światowym wynosi ok. 30%, a na rynku europejskim – ok. 54%. W Polsce Amadeus jest zdecydowanym liderem, obejmując 60 – 70% rynku [5]. Na polskim rynku działa od 1992 roku [6]. Amadeus oferuje pasażerom, obok standardowych usług, liczne aplikacje ułatwiające przebieg podróży. Bezpłatna platforma internetowa CheckMyTrip [7] została udostępniona w 2010 roku przez firmę także w wersji mobilnej CheckMyTrip for Mobile. Aplikacja ta umożliwia biurom podróży i liniom lotniczym, a dalej ich klientom, czyli podróżnemu posiadającemu telefon komórkowy z dostępem do Internetu oraz dysponującemu numerem referencyjnym rezerwacji w systemie, sprawdzanie najbardziej aktualnych planów podróży, łącznie ze zmianami rozkładów lotów i danymi o anulowanych połączeniach, pogodzie, hotelu itd. W 2010 roku Amadeus wprowadził też pilotażową wersję aplikacji CheckMyTrip na Facebook, która umożliwia podróżnym udostępnianie swoich planów podróży wybranym osobom zarejestrowanym na Facebook-u [6].

Galileo International jest jednym z największych na świecie dostawców zaawansowanych rozwiązań informatycznych dla przedsiębiorstw branży turystycznej. W 1987 roku, wobec rosnącej potrzeby automatyzacji CRS w Europie, na rynek brytyjski wprowadzony został amerykański system Galileo. Linie lotnicze British Airways, Swissair, KLM, Alitalia, Austrian

Airlines, Aer Lingus, USAir i inne powołały do życia firmę Galileo Company Ltd, aby usprawnić działanie własnych systemów rezerwacji komputerowej [5].

W 2011 roku system umożliwił nabywcom i sprzedawcom usług turystycznych w 160 krajach dostęp do globalnej oferty 350 linii lotniczych, 6 miliardów taryf lotniczych, 89 tysięcy hoteli, 30 tysięcy punktów wynajmu samochodów [9].

3. REŻIM PRAWNY

3.1. Rozwój Systemu

Usługi Komputerowych Systemów Rezerwacji stanowią rodzaj usługi pomocniczej w stosunku do podstawowych usług, jak przewóz lotniczy. Nie stanowią też rodzaju lotniczej działalności gospodarczej, do której w ścisłym znaczeniu zalicza się przewóz lotniczy, zarządzanie portem lotniczym oraz usługi obsługi naziemnej. Usługi pomocnicze nie są co do zasady objęte systemem koncesji, licencji czy certyfikacji, tj. procesów właściwych dla podmiotów wykonujących działalność stricte lotniczą i wynikających z przepisów Prawa lotniczego. W Polsce działalność w zakresie świadczenia usług CRS podlega ogólnym zasadom wykonywania działalności gospodarczej [10]. Usługi CRS nie zostały objęte postanowieniami Konwencji chicagowskiej, natomiast zalecenia w zakresie ich funkcjonowania zostały przyjęte przez ECAC i ICAO [2].

Pod koniec lat 80. zastosowanie Komputerowych Systemów Rezerwacji było powszechne. Doceniając ich rolę w zakresie dystrybucji produktów transportu lotniczego, zaczęto jednocześnie dostrzegać, że mogą być one używane do czerpania nienależnych korzyści przez stosowanie nieuczciwych praktyk. Dotyczyło to w szczególności przewoźników będących właścicielami CRS [11]. Nieuczciwe praktyki mogły dotyczyć m.in.:

- preferencyjnego dla określonego przewoźnika wyświetlania danych, w szczególności przewoźników o silniejszej pozycji rynkowej oraz właścicieli Systemu; przykładem jest system Sabre, który miał wbudowane wartości faworyzujące linię lotniczą American Airlines. System sugerował wybór lotu tego przewoźnika, pomimo iż inny przewoźnik posiadał korzystniejszą ofertę. Przewoźnik Braniff Airlines, który znalazł się na skraju bankructwa, wytoczył powództwo przeciwko American Airlines o odszkodowanie, podnosząc, że stronniczość Systemu przyczyniła się do jego problemów finansowych [12].
- nakładania nieuzasadnionych opłat czy też uzależniania uczestnictwa w systemie od spełnienia nieuzasadnionych warunków, niemających związku ze względu na swój charakter lub zwyczaje handlowe z uczestnictwem w CRS,
- warunku nieuczestniczenia w innym CRS,
- nieuprawnionego udostępniania danych, jak dane osobowe, bazy danych.

Autorem pierwszego międzynarodowego kodeksu postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji był ECAC (European Civil Aviation Conference). Kodeks został przyjęty Rezolucją ECAC z 7 marca 1989 roku [13].

W tym samym roku wydane zostało Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 z dnia 24 lipca 1989 roku w sprawie Kodeksu postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji [14]. W Preambule do Rozporządzenia znajduje się zapis wyrażający intencje ustawodawcy, tj. kodeks postępowania w sprawie CRS – *umożliwi korzystanie z tych systemów w sposób niedyskryminacyjny i przejrzysty, zgodnie z niektórymi zasadami bezpieczeństwa, unikając w ten sposób ich nadużycia i wzmacniając tym samym niezakłóconą konkurencję między przewoźnikami lotniczymi oraz między komputerowymi systemami rezerwacji, i chroniąc w ten sposób interesy konsumentów.*

Kodeks uwzględniał sytuację panującą na rynku usług CRS, tj. fakt posiadania przez przewoźników udziałów w CRS. Wprowadzenie regulacji miało na celu ochronę konsumentów i innych przewoźników, a także właścicieli innych systemów przed nieuczciwymi praktykami tych przewoźników, tzw. macierzystych. Kodeks określił zasady udostępniania danych dostarczonych przez przewoźników, jak rozkłady lotów, taryfy oraz miejsca dostępne do indywidualnego nabycia, wskazując, że przekazywanie informacji i ich przedstawianie powinny odbywać się w sposób jasny, wyczerpujący, bez dyskryminacji i stronniczości. Kodeks wprowadził także zakaz uzależniania uczestnictwa w CRS od nieuczestniczenia w innym systemie, a także od przyjęcia dodatkowych warunków niezwiązanych z charakterem usługi. Ponadto, uregulowane zostały kwestie opłat za korzystanie z Systemu przez wskazanie, że nie mogą one mieć charakteru dyskryminującego, muszą być racjonalnie związane z kosztem świadczonych i wykorzystywanych usług i muszą być takie same względem wszystkich korzystających z Systemu, za taki sam poziom usług.

Rozporządzenie było dwukrotnie zmieniane – Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3089/93 z dnia 29 października 1993 roku zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 w sprawie Kodeksu postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji [15], oraz Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 323/1999 z dnia 8 lutego 1999 roku zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 w sprawie Kodeksu postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji [16].

Pierwsze Rozporządzenie wprowadziło zmiany m.in. w zakresie rozróżnienia umowy o uczestnictwo w Systemie lub o korzystanie z Systemu, od umowy o dostarczenie samego wyposażenia technicznego. Wprowadzono jednoznaczny przepis zakazujący przewoźnikom macierzystym dyskryminowania konkurencyjnego CRS przez odmowę dostarczenia na żądanie jego operatorowi w jednakowym czasie takich samych informacji dotyczących rozkładów, taryf i dostępności w jego własnych połączeniach lotniczych, jakie wprowadza on do swojego CRS, bądź przez odmowę dystrybucji jego produktów transportu lotniczego przez inny CRS. Zakaz dotyczył także odmowy przyjęcia lub potwierdzenia równie szybko rezerwacji dokonanej przez konkurencyjny CRS, dotyczącej jakiegokolwiek z jego produktów transportu lotniczego, które są dystrybuowane przez jego własny CRS. Ponadto, wprowadzono zakaz rezerwowania przez sprzedawcę Systemu jakiegokolwiek wybranej procedury wprowadzania i/lub przetwarzania danych lub urządzenia dystrybucyjnego dla jednego lub kilku macierzystych przewoźników. Sprzedawca Systemu został zobowiązany do odizolowania jego urządzeń dystrybucyjnych od jakichkolwiek własnych urządzeń przewoźnika, służących do inwentaryzacji, zarządzania i marketingu.

Druża zmiana Rozporządzenia, przeprowadzona w 1999 roku, rozszerzyła zakres podmiotowy Rozporządzenia, obejmując także usługi transportu kolejowego. Doprecyzowane zostały zasady pobierania opłat obciążających uczestniczącego przewoźnika przez sprzedawcę Systemu (obecne już na gruncie nowelizacji z 1993 roku) oraz opłat za dzierżawę sprzętu lub inną usługę, oraz zasady fakturowania przez wskazanie, że żadna opłata, wystawiona abonentowi przez sprzedawcę Systemu, nie może być dyskryminująca, musi posiadać rozsądną strukturę i musi pozostawać w rozsądnym związku z kosztem usługi świadczonej i wykorzystanej oraz w szczególności musi być taka sama dla tego samego poziomu świadczonych usług.

3.2. Obowiązujący stan prawny

W 2007 roku Komisja Europejska rozpoczęła prace nad nowelizacją Kodeksu. Impulsem do podjęcia prac była zmiana, jaka zaszła na rynku usług CRS. W świetle stale rozwijającej się branży lotniczej, a także ekspansji Internetu, przewoźnicy zaczęli wykorzystywać alternatywne kanały dystrybucji, jak własne strony internetowe czy call center. W czasie gdy

powstawał pierwszy Kodeks, konsumenci zdani byli na jeden kanał dystrybucji, gdzie mogli zasięgnąć informacji i zarezerwować bilet, tj. kanał tworzony przez CRS i biura podróży. Wówczas także większość systemów CRS była własnością przewoźników [1]. W 2007 roku, gdy Komisja przystępowała do prac, jedynie jeden system – Amadeus był w 46,7% udziałów własnością przewoźników [1, 11]. W tej sytuacji Kodeks, nie przystając do warunków rynkowych, z jednej strony zapobiegał nadużyciom pozycji rynkowej przez przewoźników macierzystych, a z drugiej strony utrudniał konkurencję cenową i innowację oraz przyczyniał się do wyższych kosztów dystrybucji z uwagi na ograniczenia swobody CRS oraz agencji podróży w zakresie negocjowania opat za rezerwację i zawartość oferty taryfowej oferowanej za pośrednictwem CRS [1].

W dniu 14 stycznia 2009 roku zostało przyjęte Rozporządzenie Parlamentu i Rady nr 80/2009 w sprawie kodeksu postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady nr 2299/89 [17]. Wniosek Komisji w zakresie częściowej deregulacji usług CRS spotkał się z uznaniem i poparciem konsumentów oraz zainteresowanych podmiotów (linie lotnicze, przewoźnicy kolejowi), znalazł odzwierciedlenie w treści Rozporządzenia. Najistotniejsza zmiana z punktu widzenia interesu konsumentów i przewoźników oraz agencji podróży dotyczy uwolnienia rynku usług CRS przez wprowadzenie swobody negocjacyjnej pomiędzy uczestnikami rynku, tj. przewoźnikami i sprzedawcami systemu, w zakresie opłat za rezerwację oraz zawartość treści informacyjnej dostarczanej przez przewoźnika. Zawsze jednak, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 roku w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty [18], przewoźnicy lotniczy muszą podawać do publicznej wiadomości swoje taryfy jako kwoty łączne, zawierające wszelkie należne podatki, dopłaty, opłaty i należności, które są niemożliwe do uniknięcia i możliwe do przewidzenia. Wykazy CRS powinny podawać informacje o taryfach zawierających te same kategorie cen, tak aby biura podróży mogły przekazywać te informacje swoim klientom ([18] – pkt 14 Preambuły). Rozporządzenie podtrzymało niektóre dotychczasowe zakazy, w szczególności w zakresie zabezpieczeń przed możliwymi naruszeniami konkurencji, przede wszystkim w przypadku bliskich powiązań pomiędzy CRS a przedsiębiorstwami świadczącymi usługi transportowe. Zakazy te zostały utrzymane jako odzwierciedlenie opinii zainteresowanych stron, że w obecnych warunkach rynkowych takie bliskie powiązania nadal stanowią ryzyko dla konkurencji [1]. Utrzymane zostały m.in. następujące przepisy:

- zabezpieczenia mające na celu obiektywność informacji udzielanych przez biura podróży (art. 6), jak np. zakaz umieszczania postanowień o wyłączności w umowach pomiędzy sprzedawcami Systemu a biurami podróży,
- zobowiązanie sprzedawców do wyraźnego odizolowania CRS od ewentualnych wewnętrznych systemów rezerwacji linii lotniczej (art. 4 ust. 2), aby zapobiec możliwości uzyskania przez przewoźnika macierzystego uprzywilejowanego dostępu do KSR,
- zakaz rezerwowania przez sprzedawców Systemu jakichkolwiek urządzeń dystrybucyjnych na potrzeby ich przewoźników macierzystych (art. 4 ust. 1) w celu zapobiegania przewadze konkurencyjnej przewoźników macierzystych nad innymi przewoźnikami uczestniczącymi,
- zobowiązanie sprzedawców Systemu do zapewniania obiektywnych, niedyskryminacyjnych wykazów (art. 5) w celu zagwarantowania konsumentom obiektywnych informacji i zapobiegania nieobiektywnemu sposobowi prezentowania informacji na ekranie, który faworyzuje niektóre linie lotnicze,
- zobowiązanie przewoźników macierzystych do przekazywania innemu CRS niż ich własny tych samych informacji dotyczących usług transportowych

przewoźnika macierzystego oraz do przyjmowania rezerwacji z innego CRS niż ich własny (art. 10 ust. 1), aby zapobiec utrudnianiu przez przewoźników macierzystych konkurencji ze strony innych CRS,

- zakaz stosowania przez przewoźników macierzystych środków motywujących lub demotyujących do korzystania z danego CRS (art. 10 ust. 4).
- przepisy dotyczące ochrony danych osobowych uszczegółowiające i uzupełniające przepisy dyrektywy 95/46/WE z dnia 24 października 1995 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (art. 11) [19].

Kodeks ma zastosowanie także do usług kolejowych, które są włączone do CRS (nie dotyczy systemów poświęconych wyłącznie transportowi kolejowemu) [1], co zapewnia niedyskryminacyjne traktowanie tych usług w ramach CRS. Dotychczasowe przepisy dotyczące zasad ustalania opłat za rezerwacje, oparte na zasadach niedyskryminacji, prowadziły do dyskryminacji przewoźników kolejowych, co potwierdza Komisja we wniosku dotyczącym zmiany Kodeksu [1]. Dyskryminacja przejawiała się w poziomie opłat, które były takie same dla każdego podmiotu, natomiast usługi transportu kolejowego co do zasady są znacznie tańsze niż przewóz lotniczy. Obecnie przewoźnicy mogą negocjować poziom opłat adekwatny do kosztów biletów kolejowych.

Ponadto, Rozporządzenie wprowadza obowiązek wskazania w wykazie, w sposób jasny i wyraźny, lotów wykonywanych przez przewoźników lotniczych objętych zakazem świadczenia usług zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 roku w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz [20].

3.3. Prawo polskie

Ustawa Prawo lotnicze z 1962 roku nie odnosiła się do usług CRS [2]. Wspominało o nich Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 stycznia 1994 roku w sprawie wykonywania lotów międzynarodowych oraz stałego pobytu polskich statków powietrznych za granicą i obcych statków powietrznych w Polsce [21]. Zgodnie z §12 Rozporządzenia, przewoźnicy lotniczy ubiegający się o zezwolenie na wykonywanie lotów handlowych i korzystający z tych zezwoleń mogli być zobowiązani przez ministra właściwego ds. transportu do przedłożenia mu zasad działania Komputerowych Systemów Rezerwacyjnych, raz systemów sprzedaży biletów pasażerskich.

Obecnie Ustawa Prawo lotnicze w art. 201 stanowi w przedmiocie CRS, zobowiązując przewoźnika lotniczego do podania do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty rozkładów lotów regularnych (ust. 1). Systemy rezerwacyjne udostępniane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do dostarczania informacji dotyczących rozkładów lotów, miejsc do dyspozycji, opłat za przewóz i związanych z przewozem usług przewoźników lotniczych oraz umożliwiające dokonywanie rezerwacji i wystawianie biletów, powinny być używane tak by:

- spełniać wymagania przejrzystości, równości i uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi i między operatorami systemów;
- zapewnić korzystającym z przewozu lotniczego najszerszy zakres wyboru (ust. 2).

Ponadto podmioty posiadające dostęp do systemów CRS są zobowiązane chronić tajemnicę danych osobowych i nie mogą przetwarzać ich bez zgody zainteresowanych (ust. 3).

4. KIERUNKI ZMIAN LEGISLACYJNYCH

Kompleksowa zmiana Rozporządzenia po 20 latach jego obowiązywania nie zakończyła procesu jego modyfikacji. Należy oczekiwać kolejnych zmian, w szczególności w zakresie rozszerzenia wykazu CRS o obowiązek podawania informacji o przewozach autobusowych związanych z produktami transportu lotniczego lub kolejowego oraz informacje o emisjach CO₂ i zużyciu paliwa podczas lotu. Ustawodawca wyraźnie wskazuje na taki kierunek działań legislacyjnych w Preambule do Rozporządzenia, odpowiednio w punktach 15 i 16 [17].

W zakresie informacji dotyczących emisji CO₂ i zużycia paliwa podczas lotu, Komisja przewiduje ich podawane za pomocą danych o średnim zużyciu paliwa na osobę w l/100 km i o średniej emisji CO₂ na osobę w g/km oraz ich zestawienie z danymi o najlepszych alternatywnych połączeniach kolejowych/autobusowych w odniesieniu do podróży nie dłuższych niż pięć godzin [22]. Szerzej o działaniach legislacyjnych w obszarze ochrony środowiska pisze Barcik J. i Czech P. w [22].

5. PODSUMOWANIE

Rynek usług lotniczych stale się rozwija. Dynamika rozwoju branży, która znajduje odzwierciedlenie między innymi w stale rosnącym zapotrzebowaniu na dostęp do oferty przewoźników lotniczych, stawia przed podmiotami funkcjonującymi w jej obszarze liczne wyzwania. Z jednej strony przewoźnicy starają się sprostać oczekiwaniom klienta na szybki dostęp do informacji, z drugiej konsument oczekuje, aby te informacje były rzetelne i pełne. Ustawodawca ma za zadanie ustanowić zabezpieczenia interesów tych podmiotów i wprowadzić regulacje prawne sprzyjające rozwojowi branży.

Kodeks postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji z 1989 roku przez długi czas służył przewoźnikom i pasażerom, przyczyniając się do ograniczania nadużycia pozycji dominującej przez przewoźników posiadających udziały w CRS. Zmiana sytuacji na rynku w zakresie powiązań przewoźników z CRS, a także zwiększające się wykorzystanie alternatywnych środków dystrybucji doprowadziły do konieczności zmiany Kodeksu. Kodeks z 2009 roku wprowadził swobodę negocjacyjną pomiędzy uczestnikami rynku, tj. przewoźnikami i sprzedawcami Systemu w zakresie opłat za rezerwację oraz zawartość treści informacyjnej dostarczanej przez przewoźnika. Zmianę tę należy ocenić pozytywnie, gdyż umożliwia ona przewoźnikom dostosowanie się do potrzeb biur podróży i konsumentów, a także umożliwia bardziej efektywną dystrybucję produktów. Ma to szczególne znaczenie dla przewoźników kolejowych, którzy oferując tańsze usługi niż przewoźnicy lotniczy, mogą negocjować opłaty stosownie do wartości usług.

Należy oczekiwać, że zapowiadany kierunek zmian legislacyjnych w zakresie wprowadzenia obowiązku podawania informacji o przewozach autobusowych związanych z produktami transportu lotniczego lub kolejowego, przyniosłby kolejne pozytywne skutki nie tylko dla konsumentów, ale także dla przewoźników funkcjonujących w ramach tych trzech gałęzi transportu.

Bibliografia

1. Wniosek Komisji Wspólnot Europejskich w sprawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Kodeksu postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji, KOM(2007), 709 wersja ostateczna, Bruksela, 15.11.2007 r., dostępne na www.eur-lex.europa.eu, 16.10.2011 r.
2. Żylicz M.: Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe. Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa 2002, s. 277-281.
3. Airline Deregulation Act of 1978.
4. Hardaway R. M.: Airport Regulation. Law and Public Policy, The management and growth of infrastructure, Quorum Books, New York 1991.
5. Rajs R.: Komputerowe platformy rezerwacyjne w turystyce. Scientific Bulletin of Chełm, Section of Mathematics and Computer Science, nr 1/2008, s. 260-261.
6. <http://www.amadeus.com>, 16.10.2011 r.
7. <http://www.checkmytrip.com>, 16.10.2011 r.
8. <http://www.galileo.net.pl/historia-gds-galileo.html>, 16.10.2011 r.
9. <http://www.travelport-solutions.pl>, 16.10.2011 r.
10. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 roku o swobodzie działalności gospodarczej, Dz. U. z 2004 nr 173 poz.1807 z późn. zm.
11. Polkowska M.: Zasady tworzenia jednolitego europejskiego rynku usług lotniczych. Studia Europejskie, Warszawa, nr 4/2004.
12. James M. H.: What is komputer ethics? Metaphilosophy, vol 16 no. 4, p. 266-275.
13. Rezolucja ECAC/16-1 z 24.07.1994 roku, dostępne na: https://www.ecac-ceac.org/publications_events_news/ecac_documents/resolutions_and_recommendations#top, 17.10.2011 r.
14. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 z dnia 24 lipca 1989 roku w sprawie kodeksu postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji, Dz. Urz. L 220 z 29.07.1989 r.
15. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3089/93 z dnia 29 października 1993 roku zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 w sprawie kodeksu postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji, Dz. Urz. L nr 278 z dnia 11.11.1993 r.
16. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 323/1999 z dnia 8 lutego 1999 roku zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 w sprawie kodeksu postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji, Dz. Urz. L nr 40 z dnia 13.02.1999 r.
17. Rozporządzenie Parlamentu i Rady nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 roku w sprawie kodeksu postępowania dla Komputerowych Systemów Rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady nr 2299/89, Dz. Urz. L nr 35 z 04.02.2009 r.
18. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 roku w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, Dz.U. L 293 z 31.10.2008 r.
19. Dyrektywa 95/46/WE z dnia 24 października 1995 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych, Dz. Urz. L nr 281 z 23.11.1995 r.
20. Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 roku w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz, Dz.U. L 344 z 27.12.2005 r.

21. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 stycznia 1994 roku w sprawie wykonywania lotów międzynarodowych oraz stałego pobytu polskich statków powietrznych za granicą i obcych statków powietrznych w Polsce, Dz.U. 1994 nr 14 poz. 49.
22. Barcik J., Czech P.: Ograniczenia hałasu w lotnictwie jako element wspólnotowego i polskiego prawa ochrony środowiska. Przegląd Komunikacyjny, Warszawa, 9/2008, s. 20-25.

Recenzent: Dr hab. Leszek Ogiegło, prof. nzw. Uniwersytetu Śląskiego