

## РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 323/1999 НА СОВЕТОТ

од 8 февруари 1999 година

за изменување на Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 за кодексот на однесување за компјутерските системи за резервација (КСР)

СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 75 и 84(2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот од Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет<sup>1</sup>,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 189в од Договорот<sup>2</sup>,

(1) со оглед на тоа што Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2299/89<sup>3</sup> има значителен придонес во осигурувањето на праведни и непристрасни услови за авиопревозниците во компјутерските системи за резервација, притоа заштитувајќи ги интересите на корисниците;

(2) со оглед на тоа што е неопходно да се прошири обемот на Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 и да се појаснат нејзините одредби и соодветно е да се преземат овие мерки на ниво на Заедницата со цел да се осигури исполнувањето на целите на Регулативата во сите земји-членки;

(3) со оглед на тоа што оваа Регулатива не е во спротивност со примената на членовите 85 и 86 од Договорот;

(4) со оглед на тоа што оваа Регулатива не е во спротивност со примената на Директивата 95/46/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 24 октомври 1995 за заштита на поединците во однос на обработката на личните податоци и на слободното движење на тие податоци<sup>4</sup>;

(5) со оглед на тоа што Регулативата (ЕЗ) бр. 3652/93 на Комисијата<sup>5</sup> ги иззема договорите за општа набавка, изработката и работењето на компјутерските системи за резервација од одредбите на член 85(1) од Договорот;

(6) со оглед на тоа што е пожелно да се појасни основата на која на главните превозници треба да им се наплатува за резервациите кои треба да ги прифатат од конкурентните КСР;

<sup>1</sup> Сл. весник С 95, 30 март 1998 год., стр. 27.

<sup>2</sup> Мислење на Европскиот парламент од 15 мај 1998 година (Сл. весник С 167, 1. 6. 1998 год., стр. 293), Заеднички став на Советот од 24 септември 1998 година (Сл. весник С 360, 23. 11. 1998 год., стр. 69) и Одлука на Европскиот парламент од 3 декември 1998 година (Сл. весник С 398, 21 декември 1998 год.).

<sup>3</sup> Сл. весник L 220, 29 јули 1989 год., стр. 1. Регулатива последен пат изменета со Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3089/93 (Сл. весник L 278, 11 ноември 1993 год., стр. 1).

<sup>4</sup> Сл. весник L 281, 23 ноември 1995 год., стр. 31.

<sup>5</sup> Сл. весник L 333, 31 декември 1993 год., стр. 37. Регулатива изменета со Актот за пристапување од 1994 година.

(7) со оглед на тоа што е неопходно да се појасни основата на која КСР наплатуваат за услугите кои ги обезбедуваат за превозниците-учесници и за претплатниците, особено во однос на стимулациите и со цел да се подобри транспарентноста;

(8) со оглед на тоа што е неопходно да се осигури дека третите страни кои извршуваат услуги наместо одреден КСР се предмет на истите обврски кои кодексот му ги налага на тој КСР;

(9) со оглед на тоа што барањата за ревизија на кодексот на КСР исто така треба да се користат за проверка на барањата за заштита на податоците кои произлегуваат од Директивата 95/46/ЕЗ;

(10) со оглед на тоа што е неопходно да се утврдат обврските на претплатниците во согласност со кодексот, со цел услугите за резервација кои им ги нудат на нивните корисници да не бидат неточни, збунувачки или дискриминирачки;

(11) со оглед на тоа што треба јасно да се предвиди дека обвинетиот треба да има право да биде сослушан за прашања за кои Комисијата имала замерки;

(12) со оглед на тоа што вклучувањето на железничките услуги во главниот екран на КСР може да го подобри квалитетот на информациите кои им се ставаат на располагање на корисниците и да им ги обезбеди на корисниците најдобрите можности за нивните патнички аранжмани;

(13) со оглед на тоа што железничките оператори кои дистрибуираат одредени добро дефинирани категории на нивните услуги преку главните екрани на КСР треба да бидат предмет на услови соодветни на оние кои им се налагаат на авиопревозниците;

(14) со оглед на тоа што можностите за информирање или дистрибуција кои се нудат од превозник или од група на авиопревозници не треба да бидат предмет на одредени одредби на кодекс, под услов таквите режими да се јасно и постојано определени,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

#### *Член 1*

Со ова Регулативата бр. 2299/89 се изменува како што следува:

1. Член 1 се заменува како што следува:

„Член 1

Оваа Регулатива се применува на секој компјутерски систем за резервација, доколку содржи производи за авиосообраќај и доколку производите за железнички сообраќај се вклучени во неговиот главен екран, кога се нудат за користење или се користат на територијата на Заедницата независно од:

- статусот или националноста на системскиот оператор,
- изворот на употребени информации или положбата на соодветната централна единица за обработка на податоци,
- географската положба на аеродромите помеѓу кои се одвива авиосообраќајот.“

2. Член 2 се изменува како што следува:

(а) став (j) се заменува како што следува:

„(ј) „претплатник“ означува лице, различно од корисник, или претпријатие, различно од превозник-учесник, кое користи одреден КСР според договор или друга финансиска спогодба со системски оператор. Финансиската спогодба се смета дека постои кога се врши конкретна исплата за услугите на системскиот оператор или кога се купува производ за авиосообраќајот“; (б) став (к) се заменува како што следува:

„(к) „корисник“ означува кое било лице што бара информации или има намера да купи производ за авиосообраќајот за приватна употреба“; (в) се додаваат следниве ставови:

„(н) „непакетен производ за железничкиот сообраќај“ означува пренос по железница на патник помеѓу две железнички станици, кој ги вклучува сите сродни помошни услуги и дополнителни придобивки понудени за продажба или продадени како составен дел на тој производ;

(њ) „пакет-производ за железничкиот сообраќај“ означува претходно договорена комбинација на непакетен производ за железничкиот сообраќај со други услуги кои не се дополнителни за железничкиот сообраќај, понудени за продажба или продадени по единствена цена;

(о) „производ за железничкиот сообраќај“ ги означува и непакетните и пакет-производите за железничкиот сообраќај;

(п) „билет“ означува важечки документ код дава право на превоз или соодветен на него во нехартиена, вклучувајќи електронска, форма издаден или одобрен од превозникот или од неговиот овластен агент;

(р) „дупликат-резервација“ означува ситуација која се појавува кога се извршени две или повеќе резервации за истиот патник кога е очигледно дека патникот нема да може да искористи повеќе од една резервација.“

3. Член 3а се изменува како што следува:

(а) став 1(б) се заменува како што следува:

„(б) Главниот превозник не е обврзан да прифати било какви трошоци во таа смисла, освен за репродуцирање на информациите кои треба да се обезбедат и за прифатените резервации. Таксата за резервација која му се плаќа на КСР за прифатена резервација направена во согласност со овој член не ја надминува таксата која истиот КСР им ја наплатува на превозниците-учесници за еднаква трансакција“; (б) став 2 се заменува како што следува:

„2. Обврската наложена со овој член не се применува во корист на конкурентниот КСР кога, во согласност со постапките на член 11, е решено дека КСР не го почитува член 4а или член 6 во однос на неовластен пристап на главните превозници до информациите.“

4. Во член 4(1) се додава следниов потстав:

„Принципите наведени во првиот и вториот потстав се однесуваат на железнички услуги во однос на податоците обезбедени за вклучување во главниот монитор.“

5. Во член 4а, се додава следниов став:

„4. Системскиот оператор осигурува дека сите трети страни кои обезбедуваат КСР услуги целосно или делумно во негово име ги исполнуваат соодветните одредби на оваа Регулатива.“

6. Член 6(1)(а) се заменува како што следува:

„(а) информациите за индивидуални резервации кои можат да се идентификуваат им се ставаат на располагање врз еднаква основа и само на авиопревозникот или авиопревозниците што учествуваат во опфатената услуга и на претплатниците вклучени во резервацијата.

Информациите кои се под контрола на системскиот оператор во однос на индивидуални резервации кои можат да се идентификуваат се архивираат оф-лајн во рок од седумдесет и два часа од пополнувањето на последниот елемент во индивидуалната резервација и се уништуваат во рок од три години. Пристапот до таквите податоци се дозволува само за причини поврзани со спорови во однос на фактурирањето.“

7. Член 6 (1)(б) се изменува како што следува:

(а) точка (ii) се заменува како што следува:

„(ii) таквите податоци можат и, на барање, ги опфаќаат сите превозници-учесници и/или претплатници, но не содржат идентификација, директно или индиректно, или лични податоци за патникот или за деловниот корисник;“

(б) се додаваат следниве точки:

„ (iv) информациите на барање им се ставаат на располагање на превозниците-учесници и на претплатниците глобално и селективно во однос на пазарот во кој функционираат;

(v) групата на авиопревозници и/или претплатници има право да купи податоци за заедничка обработка“.

8. Ставовите (4) и (5) од член 6 се бришат.

9. Се вметнува следниов член:

„Член 9а

1. (а) Кога се работи за информациите обезбедени од одреден КСР, претплатникот користи неутрален приказ во согласност со член 5(2)(а) и (б), освен доколку не е потребен друг приказ за да се исполни желбата наведена од корисникот.

(б) Ниеден претплатник нема да манипулира со информациите обезбедени од одреден КСР на начин што би довел до неточно, збунувачко или дискриминаторско претставување на информациите на било кој корисник.

(в) Претплатникот прави резервации и издава билети во согласност со информациите содржани во користениот КСР, или одобрени од соодветниот превозник.

(г) Претплатникот го известува секој корисник за било какви попатни промени на опремата, бројот на редовните попатни застанувања, идентитетот на авиопревозникот кој всушност го врши летот и за сите промени на аеродромите потребни во секоја обезбедена маршрута, доколку информациите се присутни во КСР. Претплатникот го известува корисникот за името и адресата на системскиот оператор, целта на обработката, траењето на чувањето на индивидуалните податоци и достапните средства за податоците кои се предмет на спроведувањето на неговите права на пристап.

(д) Корисникот има право во секое време да добие отпечатена верзија на приказот од КСР или да му биде даден пристап до паралелен приказ на КСР кој ја одразува сликата која му се прикажува на претплатникот.

(ѓ) Лицето има право на ефективен бесплатен пристап до неговите податоци, без оглед на тоа дали податоците се чуваат од КСР или од претплатникот.

2. Претплатникот ги користи дистрибуциските можности на КСР во согласност со Анекс II.“

10. Во член 10 ставовите 1 и 2 се заменуваат како што следува:

„1. (а) Секоја такса која му се наплатува на превозникот-учесник од системскиот оператор е недискриминирачка, разумно структурирана и разумно поврзана со трошокот за обезбедената и користената услуга и особено е иста за исто ниво на услуга.

Фактурирањето за услугите на КСР е доволно детално да им овозможи на превозниците-учесници да видат точно кои услуги се искористени и таксите за нив; како минимум, сметките за таксите за резервирање мора да ги содржат следниве информации за секој сегмент:

- вид на КСР резервација,
- име на патникот,
- земја,
- ИАТА/АРК код за идентификација на агенцијата,
- код на градот,
- пар-град или сегмент,
- датум на резервацијата (датум на трансакцијата),
- датум на полетувањето,
- број на летот,
- статусен код (статус на резервацијата),
- вид на услуга (класа на услуга),
- ПНР локатор за запис за името на патникот, и
- показател за резервирање/откажување.

Информациите за фактурирањето се нудат на магнетски средства. Таксата која се наплатува за информациите за фактурирањето дадени во форма избрана од превозникот не го надминуваат трошокот за самото средство заедно со трошоците за транспонирање.

На авиопревозникот-учесник му се нуди можност да биде известен при извршувањето на секоја резервација или трансакција за која се наплаќа такса за резервација. Доколку превозникот избрал да биде известен за тоа, нему му се нуди можност да не ја дозволи таквата резервација или трансакција, освен доколку истата веќе била прифатена. Во случај на такво недозволување, на авиопревозникот не му се наплатува за таа резервација или трансакција.

(б) Секоја такса за изнајмување на опрема или друга услуга која системскиот оператор му ја наплатува на претплатникот е недискриминирачка, разумно структурирана и разумно поврзана со трошокот за обезбедената и користената услуга и особено е иста за исто ниво на услуга. Придобивките за продуктивност кои им се даваат на претплатниците од системските оператори во вид на попуст на надоместокот за изнајмување или исплати на провизија се смета дека се дистрибуциски трошоци на системските оператори и се темелат на билетските сегменти. Кога, според став 5 од Анекс II системскиот оператор не знае дали одреден билет е издаден или не, системскиот оператор има право да го користи известувањето за бројот на билетите од страна на претплатникот.

Фактурирањето за услугите за КСР треба да биде доволно детално за да им овозможи на претплатниците да видат точно кои услуги се искористени и кои такси им се наплатени за нив.

2. Системскиот оператор, на барање на заинтересираните страни, вклучувајќи ги корисниците, им обезбедува детали за употребените тековни постапки, такси и системски можности, вклучувајќи интерфејси, критериуми за уредување и за приказ. За корисниците тие информации се бесплатни и ја опфаќаат обработката на индивидуалните податоци. Меѓутоа, оваа одредба не го обврзува системскиот оператор да објавува сопственички информации како што се софтвер.“

11. Член 19(1) се заменува како што следува:

„ 1. Пред донесувањето одлуки во согласност со член 11 или 16, Комисијата им дава на претпријатијата или на здруженијата на претпријатија можност да бидат сослушани за прашањата за кои Комисијата има или имала замерки.“

12. Член 21 се заменува како што следува:

„Член 21

1. Ниту член 5, член 9(5), ниту Анексите не се однесуваат на КСР кој е користен од авиопревозник или од група на авиопревозници:

(а) во неговата канцеларија или нивните канцеларии и тезги за продажба кои се јасно идентификувани како такви;

или

(б) за обезбедување информации и/или дистрибуциски можности достапни преку јавна телекомуникациска мрежа, јасно и постојано идентификувајќи ги давателот или давателите на информации како такви.

2. Кога резервацијата се врши директно од авиопревозникот, тој авиопревозник е предмет на член 9а(г) и (ѓ).“

13. Член 21а(1) се заменува како што следува:

„ 1. Системскиот оператор осигурува дека техничката сообразност на неговиот КСР со членовите 4а и 4а се следи од независен ревизор на основа на календарска година. За таа цел, на ревизорот му се дава пристап во секое време до сите програми, постапки, операции и заштити кои се користат на компјутерите или на компјутерските системи преку кои системскиот оператор ги обезбедува своите дистрибуциски можности. Секој системскиот оператор го доставува својот ревизорски извештај за проверките и наодите до Комисијата во рок од четири месеци од завршувањето на календарската година за која се врши

ревизијата. Комисијата ги испитува тие извештаи заради преземање на било какво неопходно дејство во согласност со член 11(1)“.

14. Се вметнува следниов член:

„Член 21б

1. Според овој член, оваа Регулатива се применува за вклучувањето на производи за железничкиот сообраќај.

2. Системскиот оператор може да реши да ги вклучи железничките услуги во главниот екран на неговиот КСР.

3. Кога системскиот оператор решил да вклучи производи за железничкиот сообраќај во главниот екран на неговиот КСР, тој решава да вклучи одредени добро определени категории на железнички услуги, почитувајќи ги принципите наведени во член 3(2).

4. Операторот за железнички сообраќај се смета дека е превозник-учесник или главен превозник, како што е соодветно, заради кодот, доколку има спогодба со системски оператор за дистрибуција на неговите производи преку главниот екран на КСР или неговиот систем за резервации е КСР како што е определено во член 2(г). Според став 5, тие производи се сметаат за производи за авиосообраќајот и се вклучуваат во главниот екран во согласност со критериумите утврдени во Анекс I.

5. (а) Кога ги применува правилата утврдени во ставовите 1 и 2 од Анекс I на железничките услуги, системскиот оператор ги прилагодува принципите за рангирање за главниот екран со цел соодветно да ги земе предвид потребите на корисниците да бидат правилно информирани за железничките услуги кои претставуваат конкурентна алтернатива на авионските услуги. Особено, системските оператори можат да ги рангираат железничките услуги со ограничен број на кратки запирања со постојаните директни авионски услуги.

(б) Системските оператори определуваат јасни критериуми за примена на овој член на железничките услуги. Таквите критериуми го опфаќаат изминатото време на патување и ја изразуваат потребата за избегнување на прекумерното пополнување на екранот. Најмалку два месеци пред нивната примена овие критериуми се доставуваат до Комисијата заради известување.

6. За целите на овој член, сите упатувања кон „летовите“ во оваа Регулатива се смета дека вклучуваат упатувања кон „железнички услуги“ и упатувањата кон „производи за авиосообраќајот“ се смета дека вклучуваат упатувања кон „производи за железничкиот сообраќај“.

7. Особено внимание треба да му се посвети за проценувањето на примената на овој член во извештајот на Комисијата во согласност со член 32(1).“

15. Член 22(1) се заменува како што следува:

„ 1. Оваа Регулатива не е во спротивност со националното законодавство за мерките за безбедност, јавен ред и заштита на податоци преземени во спроведувањето на Директивата 95/46/ЕЗ (\*).

(\*) Сл. весник L 281, 23 ноември 1995 год., стр. 31.“

16. Член 23 се заменува како што следува:

„Член 23

Во рок од две години од влегувањето во сила на оваа Регулатива, Комисијата подготвува извештај за спроведувањето на оваа Регулатива кој, меѓу другото, ги зема предвид развојните текови на стопанството на соодветниот пазар. Тој извештај може да биде придружен со предлози за ревидирање на оваа Регулатива.“

17. Анексот се заменува со Анексите I и II наведени во овој Анекс.

#### *Член 2*

Оваа Регулатива влегува во сила на триесеттиот ден по денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европските заедници*, со исклучок на новиот член 10(1)(б) од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2299/89, кој влегува во сила шест месеци по објавувањето на оваа Регулатива.

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 8 февруари 1999 година.

*За Советот*

*Претседател*

*О. ЛАФОНТЕИН*



*АНЕКС*

*„ АНЕКС I*

**Основни критериуми за рангирање на главниот екран на летовите<sup>(1)</sup> кои нудат непакетни производи за авиосообраќај**

1. Рангирањето на можностите за лет на главниот екран, за бараниот ден или денови мора да биде според следниов редослед, освен ако корисникот нема побарано на поинаков начин за индивидуална трансакција:
  - (i) сите постојани директни летови меѓу односните парови градови;
  - (ii) сите други директни летови, кои не вклучуваат промена на воздухопловот или возот, меѓу односните парови градови;
  - (iii) поврзувачки летови.
2. Корисникот најмалку ја има можноста, на барање, да добие главен приказ рангиран според времето на поаѓање или пристигнување и/или изминатото време на патувањето. Освен ако корисникот не побара поинаку, главниот приказ се рангира според времето на поаѓање за групата (i) и изминатото време на патувањето за групите (ii) и (iii).
3. Кога системскиот оператор одбира да прикаже информации за кој било пар градови во врска со редот на летање или тарифите на превозниците-неучесници, но не задолжително за сите такви превозници, таквите информации се прикажуваат на точен, незбунувачки и недискриминирачки начин меѓу прикажаните превозници.
4. Ако, според информираноста на системскиот оператор, информациите во врска со бројот на директните редовни авионски услуги и идентитетот на односните авиопревозници не се сеопфатни, тоа мора јасно да се наведе на релевантниот приказ.
5. Летовите различни од редовните авионски услуги јасно се идентификуваат.
6. Летовите кои вклучуваат запирања во текот на патувањето јасно се идентификуваат.
7. Кога летовите се вршат од авиопревозник кој не е авиопревозникот кој се идентификува со кодот за определување на превозникот, фактичкиот изведувач на летот јасно се идентификува. Ова барање се применува во сите случаи, освен за краткорочни ад хок режими.
8. Системскиот оператор не смее да го користи просторот на екранот во неговите главни прикази на начин што дава претерана изложеност на една особена можност за патување или што прикажува нереални можности за патување.
9. Освен како што е предвидено во став 10, се применува следново:
  - (a) за директни услуги, ниеден лет не се претставува повеќе од еднаш на главниот екран;
  - (б) за повеќесекторски услуги кои вклучуваат промена на воздухоплов, ниедна комбинација на летови не се претставува повеќе од еднаш на главниот екран;
  - (в) летовите кои вклучуваат промена на воздухоплов мора да се

третираат и прикажуваат како поврзувачки летови, со една линија по воздухопловен сегмент.

Меѓутоа, кога летовите се изведуваат од ист авиопревозник, со ист број на летот и кога на авиопревозникот му е потребен само еден купон за летање и само една резервација, КСР издава само еден купон и наплатува само за една резервација.

10. 1. Кога превозниците-учесници имаат заедничко вложување или договорни режими кои налагаат два или повеќе од нив да преземат посебна одговорност за понудата и продажбата на производи за авиосообраќај на одреден лет или комбинација на летови, поимите „лет“ (за директни услуги) и „комбинација на летови“ (за повеќесекторски услуги) користени во став 9 мора да се толкуваат дека му дозволуваат на секој од предметните превозници- до најмногу два- да имаат посебен приказ, користејќи го својот код за определување на превозникот.
2. Кога се вклучени повеќе од два превозници, определувањето на двата превозници кои имаат право да го користат исклучокот предвиден во потстав 1 мора да биде прашање на превозникот кој фактички го врши летот. Во отсуство на информација од превозникот кој го врши летот која е доволна за идентификување на двата превозници кои ќе се определат, системскиот оператор мора да ги определи превозниците на недискриминирачка основа.

(<sup>1</sup>) Сите упатувања кон „летови“ во овој Анекс се во согласност со член 21б(6).

11. Главниот приказ, кога е изводливо, вклучува поврзувачки летови на редовни услуги кои се вршат од превозници-учесници и се формирани со користење на минимален број од девет поврзувачки точки. Системскиот оператор мора да го прифати барањето од превозникот-учесник за вклучување на индиректна услуга, освен ако врската надминува 130 % од големото кружно растојание меѓу двата аеродрома или кога тоа би довело до вклучување на услуги со пократко изминато време на патување. Не треба да се користат поврзувачки точки што надминуваат 130 % од големото кружно растојание.

## *АНЕКС II*

### **Користење на дистрибуциските можности од страна на претплатниците**

1. Претплатникот мора да води точна евиденција за сите КСР резервациски трансакции. Таа евиденција мора да ги вклучува броевите на летот, показателите за резервациите, датумот на патувањето, времето на полетување и слетување, статусот на сегментите, името и иницијалите на патникот со нивните адреси и/или телефонските броеви за контакт и статусот на издавањето на билетите. При резервирањето или откажувањето на место, претплатникот мора да осигури дека показателот на резервацијата кој се користи е соодветен на платената тарифа од страна на патникот.
2. Претплатникот не треба намерно да прави дупликат-резервации за истиот патник. Кога пријавеното место не е достапно според изборот на корисникот, патникот може да биде ставен на листата на чекање за летот (доколку има таква) и пријавен за алтернативен лет.
3. Доколку патникот ја откаже резервацијата, претплатникот мора веднаш да го ослободи местото.
4. Доколку патникот ја промени маршрутата, претплатникот мора да осигури дека целото место и дополнителните услуги се откажани при правењето на новите резервации.
5. Претплатникот мора, кога е изводливо, да ги бара или да ги обработи сите резервации за одредена маршрута и подоцнежните промени преку ист КСР.
6. Ниеден претплатник не може да бара или продава место во авион, освен доколку

тоа не е побарано од него од страна на корисник.

7. Претплатникот мора да осигури дека билетот се издава во согласност со статусот за резервации за секој сегмент и во согласност со применливиот временски рок. Претплатникот не смее да издаде билет во кој е наведена крајна резервација и одреден лет, доколку не е добиена потврда за таа резервација.

**ОБРАЗЕЦ Бр. 1**

**Поимник на термини и изрази**

<b>CELEX-број</b>	31999R0323
<b>Наслов на документот (АНГ)</b>	COUNCIL REGULATION (EC) No 323/1999 of 8 February 1999 amending Regulation (EEC) No 2299/89 on a code of conduct for computer reservation systems (CRSs)
<b>Наслов на документот (МАК)</b>	РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 323/1999 НА СОВЕТОТ од 8 февруари 1999 година за изменување на Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 за кодексот на однесување за компјутерските системи за резервација (КСР)

<b>Област на примена</b>	сообраќај
--------------------------	-----------

<b>Агенција за преведување</b>	Момент мал	<b>Преведувач</b>	Љубица Десподова - Цуревска
<b>Тел</b>	071 238 764	<b>е-пошта</b>	<a href="mailto:momentmal33@yahoo.com">momentmal33@yahoo.com</a>
		<b>Датум</b>	03.03.2008 г.

Место на зборот во текстот (член, став, точка, прилог ...)	Изворен збор (АНГ)	Превод (МАК)	Забелешка / Коментар	Извор на преводот (користен речник / МАКТЕРМ)
наслов		компјутерските системи за резервација		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
преамбула		авиопревозници		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
преамбула		главен екран		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
преамбула		корисници		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
преамбула		превозник-учесник		Голем англиско-

				македонски речник, Зозе Мургоски
член 1		производи за авиосообраќајот		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски
член 2		претплатници		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски
член 2		дистрибуциски можности		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски
член 2		системски оператор		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски
член 2		главен превозник		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски
Анекс		изминато време на патување		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски
Анекс		тарифи		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски