

Doc 9944



# **Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)**

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2010

Международная организация гражданской авиации



Doc 9944



# **Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)**

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2010

**Международная организация гражданской авиации**

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском,  
арабском, испанском, китайском и французском языках  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по  
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int)

Дос 9944. *Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)*  
Номер заказа: 9944  
ISBN 978-92-9231-691-4

© ИКАО 2010

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может  
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в  
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного  
разрешения Международной организации гражданской авиации.





## ПРЕДИСЛОВИЕ

*Примечание. Во всех случаях, когда в настоящих рекомендациях употреблены грамматические формы мужского рода, их следует рассматривать как относящиеся к лицам как мужского, так и женского пола.*

1. В нынешней обстановке усиления контроля в целях безопасности признается, что такие современные средства упрощения формальностей, как машиночитываемые паспорта (МСП) и системы предварительной информации о пассажирах (API) повышают в целом безопасность международной гражданской авиации. В последние годы интерес к использованию API в качестве меры безопасности возрос. В целях борьбы с терроризмом и защиты своих границ некоторые государства считают необходимым выйти за рамки требований API и иметь дополнительные данные о пассажирах, хранящиеся в системах бронирования и прочих подобных системах эксплуатантов воздушных судов.

2. Вопрос о сборе государствами данных, содержащихся в записях регистрации пассажиров (PNR), впервые был поднят в ИКАО на 12-м Специализированном совещании по упрощению формальностей, которое было проведено в Каире (Египет) с 22 марта по 1 апреля 2004 года. Специализированное совещание приняло рекомендацию В/5 следующего содержания:

*"Рекомендуется, чтобы ИКАО разработала инструктивный материал для тех государств, которым может потребоваться доступ к записям регистрации пассажиров (PNR) для дополнения идентифицирующих данных, поступающих через систему API, включая основные принципы распространения, использования и хранения данных, а также сводный перечень элементов данных, которыми могут обмениваться эксплуатант и государство-получатель."*

3. В июне 2004 года в соответствии с этой рекомендацией Авиатранспортный комитет поручил Генеральному секретарю создать исследовательскую группу Секретариата для разработки основных принципов передачи данных PNR. Одобрив рекомендацию В/5, Совет поручил представить основные принципы в начале 2005 года.

4. В марте 2005 года Совет ИКАО одобрил следующую Рекомендуемую практику для включения в Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* к Чикагской конвенции:

**"Рекомендуемая практика.** *Договаривающимся государствам, требующим доступа к записям регистрации пассажиров (PNR), следует приводить свои требования к данным и методы обработки таких данных в соответствии с основными принципами, разработанными ИКАО."*

5. В апреле 2006 года настоящие рекомендации были опубликованы в циркуляре 309.

6. В 2008 году по рекомендации 5-го совещания Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP) была учреждена рабочая группа для соответствующего пересмотра циркуляра 309 в свете последних глобальных событий в области передачи данных PNR. Рабочая группа представила результаты своей работы 6-му совещанию FALP, состоявшемуся в Монреале в мае 2010 года. Группа экспертов согласилась с окончательным вариантом пересмотренных рекомендаций, содержащимся в настоящем пособии.



# ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
<b>Глоссарий терминов</b> .....	<b>(ix)</b>
<b>Список сокращений</b> .....	<b>(xi)</b>
<b>Глава 1. Введение</b> .....	<b>1-1</b>
<b>Глава 2. Данные записей регистрации пассажиров (PNR)</b> .....	<b>2-1</b>
2.1 Что такое запись регистрации пассажира (PNR)? .....	2-1
2.2 Почему государства требуют передачи данных PNR? .....	2-2
2.3 Какова цель настоящих рекомендаций? .....	2-2
2.4 Законы и правила .....	2-3
2.5 Элементы данных PNR .....	2-4
2.6 Обработка данных PNR .....	2-4
2.7 Методы передачи данных PNR .....	2-4
2.8 Частота и периодичность передачи данных PNR .....	2-5
2.9 Фильтрация данных PNR .....	2-5
2.10 Хранение данных PNR .....	2-5
2.11 Дальнейшая передача .....	2-6
2.12 Защита данных PNR: общие принципы .....	2-6
2.13 Безопасность и целостность данных PNR .....	2-6
2.14 Транспарентность и возмещение вреда пассажирам .....	2-7
2.15 Затраты .....	2-7
2.16 Санкции и другие наказания .....	2-7
2.17 Прочие вопросы .....	2-7
<b>Добавление 1. Элементы данных PNR</b> .....	<b>A1-1</b>
<b>Добавление 2. Типовые формы извещения/уведомления пассажиров</b> .....	<b>A2-1</b>



## ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ

**Автоматизированная система бронирования (АСБ).** Электронное (компьютерное) хранилище информации о маршруте следования пассажира, содержащее, например, данные о пассажире, маршрут, информацию по билетам, адрес и т. д.

**Обработка данных.** Для целей настоящих рекомендаций включает в себя любую операцию или серию операций, совершаемую с данными PNR, в частности сбор, запись, организацию, хранение, адаптацию или изменение, вызов, поиск, изучение, использование, передачу, рассылку или предоставление иным образом, расстановку или комбинирование, блокирование, стирание или уничтожение.

**Передача данных PNR.** Передача из системы (систем) эксплуатанта воздушных судов данных PNR государству, требующему такие данные, или получение этим государством от такой системы (систем) доступа к таким данным.

**Предварительная информация о пассажирах (API).** Односторонняя система, с помощью которой осуществляется сбор необходимых элементов данных и их передача до прибытия рейса органам пограничного контроля, а также их направление на первый рубеж в аэропорту прибытия.

*Примечание. Подробная информация о системе API содержится в Рекомендациях ВТАО/ИАТА/ИКАО в отношении предварительной информации о пассажирах (июнь 2010 года).*

**Система контроля отправлений (DCS).** Система, используемая для регистрации пассажиров на рейсы. DCS содержит такую регистрационную информацию, как номер места в самолете и сведения о багаже.

**Уполномоченный агент.** Лицо, представляющее эксплуатанта и уполномоченное эксплуатантом или от имени эксплуатанта выполнять формальности, связанные с прибытием и убытием воздушных судов, экипажей, пассажиров, груза, почты, багажа и бортприпасов эксплуатанта, которое включает, если допускается национальным законодательством, третью сторону, уполномоченную производить обработку груза на воздушном судне.

**Участвующий эксплуатант воздушных судов.** Любой эксплуатант воздушных судов, на воздушном судне которого эксплуатант воздушных судов, осуществляющий бронирование, просит зарезервировать место для пассажира на одном или нескольких рейсах.

**Эксплуатант воздушных судов.** Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

**Эксплуатант воздушных судов, осуществляющий бронирование.** Эксплуатант воздушных судов или его уполномоченный агент, с которым пассажир производит первоначальное бронирование или с которым производится дополнительное бронирование после начала перевозки.



## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

API(S)	Предварительная информация о пассажирах (система)
ARNK	Альтернативный маршрут следования неизвестен
ATFQ	Автоматически установленный тариф
DCS	Система контроля отправлений
FOP	Форма оплаты
OSI	Информация о прочем обслуживании
PNR	Запись регистрации пассажира
PTA	Уведомление о предварительной оплате билета
SSI	Информация о специальном обслуживании
SSR	Запрос о специальном обслуживании
АСБ	Автоматизированная система бронирования
ВТАО	Всемирная таможенная организация
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта



# Глава 1

## ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии со статьей 13 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция, 1944 г.) законы и правила Договаривающегося государства, относящиеся к допуску на его территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза воздушных судов, такие, как правила, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, соблюдаются такими пассажирами и экипажем или от их имени, а также в отношении груза при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этого государства.

1.2. Следовательно, государство по своему усмотрению определяет, какая ему нужна информация о лицах, желающих получить право въезда на его территорию.

1.3 Государство может требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, выполняющие полеты в аэропорты, из аэропортов или следующие транзитом через аэропорты на его территории, по запросу предоставляли его полномочным органам информацию о пассажирах, в частности данные, содержащиеся в записях регистрации пассажиров.

1.4 В этой связи общие принципы, изложенные в главе 1 Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", требуют от Договаривающихся государств принятия необходимых мер к тому, чтобы:

- a) время, необходимое для осуществления пограничного контроля в отношении лиц и воздушных судов, было минимальным;
- b) сводились к минимуму неудобства, вызванные применением административных требований и требований, связанных с осуществлением контроля;
- c) обмен соответствующей информацией между Договаривающимися государствами, эксплуатантами и аэропортами расширялся и поощрялся в максимально возможной степени;
- d) обеспечивались оптимальные уровни безопасности и соблюдение закона.

1.5 Эти принципы требуют также, чтобы Договаривающиеся государства разрабатывали эффективные информационные технологии для повышения действенности и эффективности своих процедур в аэропортах.

1.6 Наконец, согласно этим принципам положения Приложения 9 не препятствуют применению национального законодательства в отношении мер авиационной безопасности или других необходимых мер контроля.



## Глава 2

# ДАННЫЕ ЗАПИСЕЙ РЕГИСТРАЦИИ ПАССАЖИРОВ (PNR)

### 2.1 ЧТО ТАКОЕ ЗАПИСЬ РЕГИСТРАЦИИ ПАССАЖИРА (PNR)?

2.1.1 В авиатранспортной отрасли запись регистрации пассажира (PNR) – это общее название записей, создаваемых эксплуатантами воздушных судов или их уполномоченными агентами в отношении каждой поездки, бронируемой пассажиром или от имени пассажира. Эти данные используются эксплуатантами в своих коммерческих и эксплуатационных целях при предоставлении авиатранспортных услуг. Отраслевые стандарты, касающиеся создания PNR, излагаются в *Справочнике по резолюциям конференций ИАТА по обслуживанию пассажиров* и в *Руководстве АТА/ИАТА по процедурам обмена интерлайнновыми сообщениями о пассажирском бронировании (AIRIMP)*.

2.1.2 PNR строится на основе предоставляемых пассажиром или от имени пассажира данных, касающихся всех участков полета, составляющих поездку. К этим данным эксплуатант или его уполномоченный агент может добавлять, например, сведения об изменениях в отношении запрошенных мест, особом питании и запрошенном дополнительном обслуживании.

2.1.3 Данные PNR собираются разными способами. Бронирование может производиться международными организациями по продаже (глобальные распределительные системы (ГРС) или автоматизированные системы бронирования (АСБ)) с последующей передачей соответствующих подробностей PNR действующему эксплуатанту (эксплуатантам). Заявки на бронирование могут приниматься непосредственно эксплуатантом воздушных судов и составленные PNR могут храниться в автоматизированных системах бронирования эксплуатанта. Некоторые эксплуатанты также могут хранить поднаборы данных PNR в собственных автоматизированных системах контроля отправок (DCS) или предоставлять подобные поднаборы договорным поставщикам наземного обслуживания в целях обеспечения выполнения функций регистрации в аэропорту. В любом случае эксплуатанты (или их уполномоченные агенты) будут иметь доступ только к тем данным, которые введены в их систему(ы), и смогут изменять только эти данные. Некоторые системы DCS программируются таким образом, чтобы сведения, появляющиеся в результате регистрации в аэропорту (т. е. информация о месте и/или багаже), могли вводиться в существующие PNR по каждому пассажиру. Однако такой способностью сегодня обладает менее 50 % действующих систем.

2.1.4 Эксплуатанты воздушных судов, специализирующиеся в области чартерных воздушных перевозок, часто не хранят данные PNR. В некоторых случаях, например при использовании системы DCS, они имеют ограниченные PNR, но только после закрытия рейса.

2.1.5 В PNR может включаться дополнительная информация или информация "о запрошенном обслуживании". Такой вид информации также определяется в документах ИАТА, упомянутых в п. 2.1.1, и может касаться потребностей в особом питании и медицинском обслуживании, сведений о "несопровождаемом несовершеннолетнем", просьб об оказании помощи и т. д.

2.1.6 В PNR может храниться (в частности, в поле "общие замечания") некоторая информация, отражающая внутренние диалоги или контакты между сотрудниками авиакомпаний и агентами по бронированию. Такие замечания могут включать различные комментарии и сокращенные обозначения.

2.1.7 PNR могут включать много отдельных элементов данных, указанных в перечне возможных элементов, содержащемся в добавлении 1 к настоящим рекомендациям. Однако на практике, как указано в п. 2.1.3, эксплуатанты воздушных судов собирают только ограниченный набор данных в качестве ключевых элементов создания PNR. Как отмечается в п. 2.1.3, операционная система авиакомпании может обладать ограниченной способностью занесения элементов данных, регистрируемых в DCS (например, вся информация о регистрации при вылете, вся информация о местах в самолете, вся информация о багаже и информация о пассажире, прибывшем на рейс без предварительного бронирования ("go-show") и информация о неявке пассажира к вылету ("no-show"), в PNR. В этой связи структура индивидуальных PNR и объем содержащихся в них данных будут существенно варьироваться.

2.1.8 Количество и характер полей информации в PNR будут варьироваться в зависимости от системы бронирования, используемой при первоначальном бронировании, или другого применяемого механизма сбора данных (например, DCS), планируемого маршрута и особых потребностей пассажира. Возможные поля и подполя данных PNR могут охватывать свыше 60 элементов, перечисленных в добавлении 1 к настоящим рекомендациям. Поля данных PNR могут изменяться с учетом эксплуатационных требований и развития технологий.

2.1.9 PNR не должны содержать никакой информации, не требующейся эксплуатанту воздушных судов для упрощения поездки пассажира, а именно данных, свидетельствующих о расовом или этническом происхождении, политических взглядах, религиозных или философских убеждениях, принадлежности к профессиональным союзам, или данных, касающихся сексуальной ориентации лица. Договаривающимся государствам не следует требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов собирали такие данные при составлении своих PNR.

2.1.10 PNR могут содержать, например, данные о предпочтениях в отношении пищи и о состоянии здоровья, а также произвольный текст и замечания общего характера, правомерно включенные с целью упрощения поездки пассажира. Некоторые из этих данных могут считаться конфиденциальными и требовать соответствующей защиты. Защита этих данных перевозчиками и государствами имеет особо важное значение. Хотя такие данные могут быть полезны при определении опасности, которую может представлять пассажир, такие данные должны приниматься во внимание только при наличии конкретных свидетельств, требующих использования таких данных для целей, перечисленных в подпунктах а) - d) п. 2.2.2.

2.1.11 Данные PNR могут вноситься в системы бронирования за много дней или недель до выполнения рейса. Это можно делать примерно за год до вылета. Поэтому информация, содержащаяся в системах бронирования, является динамичной и может часто меняться с момента открытия рейса для бронирования.

2.1.12 С другой стороны, информация о пассажирах и рейсах, содержащаяся в DCS, предоставляется только с момента открытия рейса для регистрации (не ранее 48 ч до вылета). Информация системы контроля отправок, касающаяся конкретного рейса, приобретает окончательную форму только после закрытия рейса и может предоставляться в течение 12–24 ч после прибытия рейса в конечный пункт назначения.

## 2.2 ПОЧЕМУ ГОСУДАРСТВА ТРЕБУЮТ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ PNR?

2.2.1 Ряд государств считают, что данные PNR имеют исключительно важное значение для оценки степени угрозы, которая может быть сделана на основе анализа таких данных, особенно в обстановке борьбы с терроризмом и серьезной преступностью. Поэтому они приняли или планируют принять законы, обязывающие эксплуатантов воздушных судов предоставлять государственным полномочным органам данные PNR. Кроме того, ряд государств считают, что данные PNR имеют важное значение для предотвращения, расследования или преследования преступлений терроризма или серьезных преступлений.

2.2.2 Идентификация потенциально опасных пассажиров посредством анализа данных PNR позволяет государствам и эксплуатантам воздушных судов:

- a) повышать авиационную безопасность;
- b) укреплять национальную безопасность и безопасность границ;
- c) предотвращать акты терроризма и связанные с ними преступления, а также другие серьезные преступления, носящие транснациональный характер, включая организованную преступность, и бороться с ними;
- d) охранять жизненные интересы пассажиров и населения, в том числе их здоровье;
- e) совершенствовать пограничный контроль в аэропортах;
- f) упрощать и обеспечивать нормальное движение пассажиров.

### 2.3 КАКОВА ЦЕЛЬ НАСТОЯЩИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ?

2.3.1 Эксплуатанты воздушных судов могут столкнуться с юридическими, техническими и финансовыми проблемами, если им придется выполнять многочисленные, в одностороннем порядке введенные или на двухсторонней основе согласованные требования в отношении передачи данных и если эти требования государств будут существенно отличаться друг от друга.

2.3.2 Целью настоящих рекомендаций является установление единообразных мер по передаче данных PNR и последующей обработке этих данных соответствующими государствами на основе принципов:

- a) минимизации издержек отрасли;
- b) точности информации;
- c) полноты данных;
- d) защиты персональных данных;
- e) своевременности;
- f) действенности и эффективности управления данными/управления риском.

2.3.3 Настоящие рекомендации направлены также на оказание помощи государствам в определении требований и процедур в отношении данных с целью сведения к минимуму технических проблем, которые могут мешать применению этих единообразных мер. Они касаются вопросов передачи данных PNR из системы эксплуатанта государству, а также управления этими данными, включая организацию их хранения и защиты.

2.3.4 Согласованный ряд положений по передаче данных PNR должен быть полезен как государствам, запрашивающим данные, так и эксплуатантам воздушных судов, поскольку поможет государствам разрабатывать системы и устанавливать меры, соответствующие настоящим рекомендациям, но не снижающие их способность применять свои законы и обеспечивать национальную и общественную безопасность.

2.3.5 При условии единообразного выполнения настоящие рекомендации будут служить глобальной основой, позволяющей:

- a) всем государствам извлекать пользу из проведения ценных анализов данных PNR в общих целях обеспечения авиационной безопасности/безопасности полетов;

- b) эксплуатантам воздушных судов извлекать пользу из применения единого ряда общих требований в отношении передачи данных PNR;
- c) всем пассажирам извлекать пользу из обеспечения базовой защиты их персональных данных PNR.

## 2.4 ЗАКОНЫ И ПРАВИЛА

2.4.1 Требование о передаче данных PNR должно определяться прямо сформулированными правовыми положениями. Основания для запроса данных PNR должны ясно излагаться в соответствующих законах или правилах государства или, в зависимости от ситуации, в пояснительном материале, прилагаемом к таким законам или правилам.

2.4.2 Государствам следует обеспечивать, чтобы их государственные компетентные органы имели соответствующие юридические полномочия на обработку данных PNR, запрашиваемых у эксплуатантов воздушных судов, в соответствии с настоящими рекомендациями. Государствам предлагается направлять в ИКАО полные тексты таких законодательных актов для предоставления в режиме "онлайн" другим государствам с целью информирования. Все вопросы, связанные с подобным законодательством, следует адресовать не ИКАО, а соответствующему государству.

2.4.3 Эксплуатант воздушных судов обязан соблюдать законы как государства, из которого он перевозит пассажиров (государство вылета), так и государства, в которое эти пассажиры доставляются (государство назначения).

2.4.4 Если законы государства вылета не позволяют эксплуатанту воздушных судов соблюсти требования государства назначения, обоим государствам следует в возможно кратчайшие сроки начать консультации для урегулирования этой коллизии законов.

2.4.5 До урегулирования коллизии, о которой идет речь в п. 2.4.4, государствам следует принимать во внимание возможную целесообразность неприменения штрафов и других санкций к эксплуатанту воздушных судов с учетом конкретных обстоятельств данного случая.

## 2.5 ЭЛЕМЕНТЫ ДАННЫХ PNR

2.5.1 Как видно из раздела 2.1, PNR могут содержать большое количество данных. Государствам следует требовать передачи только тех элементов PNR, которые необходимы и относимы к целям, указанным в разделе 2.2. Конкретные элементы данных, которые могут быть получены из системы (систем) эксплуатанта, приводятся в добавлении 1 к настоящим рекомендациям. В этом отношении в соответствующих случаях следует применять принципы раздела 2.9 (Фильтрация данных PNR).

2.5.2 Государствам не следует требовать от эксплуатанта воздушных судов или возлагать на него ответственность за предоставление данных PNR, которые еще не собраны или не содержатся в его системе бронирования или DCS. На эксплуатанта воздушных судов следует возлагать ответственность только за данные, которые содержатся в его системе бронирования или DCS. Конкретные элементы данных, которые могут быть получены из системы эксплуатанта воздушных судов, будут также зависеть от типа воздушных перевозок, осуществляемых эксплуатантом.

2.5.3 Тем не менее от эксплуатанта воздушных судов может требоваться предоставление любых собранных данных запрашивающим их государствам, независимо от способа получения ими этих данных.

## 2.6 ОБРАБОТКА ДАННЫХ PNR

2.6.1 Государствам следует требовать данные PNR только от эксплуатантов воздушных судов, напрямую эксплуатирующих рейсы, которые прибывают в аэропорты, находящиеся на их территориях, убывают из этих аэропортов или следуют транзитом через них, либо в качестве рейсов, предусмотренных расписанием, либо при их незапланированном перенаправлении в аэропорт, который находится на их территории (в этом случае государствам следует учитывать, что способность представить данные PNR может быть ограничена).

2.6.2 Защита этих данных имеет особенно важное значение, и поэтому государству, получающему информацию PNR, следует, как минимум:

- a) использовать данные только с той целью, с какой они собираются;
- b) ограничивать доступ к таким данным;
- c) ограничивать период хранения данных в соответствии с целями передачи данных;
- d) обеспечивать предоставление физическим лицам права требовать раскрытия имеющейся информации о них в соответствии с п. 2.14.3 настоящих рекомендаций для внесения исправлений или пометок, если таковые требуются;
- e) обеспечивать предоставление физическим лицам возможности возмещения вреда (см. п. 2.14.4);
- f) обеспечивать наличие протоколов передачи данных и надлежащих автоматизированных систем для доступа к данным или их получения таким образом, который согласуется с настоящими рекомендациями.

2.6.3. Государствам не следует требовать предоставления данных PNR от эксплуатанта воздушных судов, который физически не эксплуатирует рейс в аэропорт, расположенный на их территории, когда код авиакомпании этого эксплуатанта воздушных судов используется для обозначения рейса, эксплуатируемого другим эксплуатантом воздушных судов в рамках маркетингового соглашения или соглашения о совместном использовании кодов.

## 2.7 МЕТОДЫ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ PNR

2.7.1 В настоящее время существует два возможных метода передачи данных PNR:

- a) *Метод "вытягивания"*. Полномочные органы государства, запрашивающего данные, могут входить ("иметь доступ") в систему эксплуатанта воздушных судов и извлекать ("вытягивать") копии требуемых данных из его базы данных.
- b) *Метод "проталкивания"*. Эксплуатанты воздушных судов посылают ("проталкивают") требуемые элементы данных PNR в базу данных полномочного органа, запрашивающего их.

2.7.2 Государствам следует рассмотреть относительные достоинства методов "проталкивания" и "вытягивания" с точки зрения защиты данных и вариантов оценки риска, а также экономическое воздействие каждого метода на государство и эксплуатантов как при создании систем, так и в условиях постоянной передачи данных.

2.7.3 Тем не менее государствам рекомендуется рассмотреть возможность принятия метода "проталкивания" ввиду выполняемой эксплуатантом функции хранителя и контролера данных PNR.

2.7.4 Данные PNR, требуемые государством, следует передавать через единый уполномоченный орган запрашивающего государства (концепция "единого окна").

## **2.8 ЧАСТОТА И ПЕРИОДИЧНОСТЬ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ PNR**

2.8.1 При развитии технических средств "проталкивания" данных PNR государствам следует определять частоту и периодичность передачи данных, принимая во внимание ограничения и возможности систем эксплуатантов воздушных судов.

2.8.2 Периодичность и частота передачи данных ограничиваются тем, что необходимо для целей, указанных в п. 2.2. Данные должны регулярно предоставляться государствам на плановой основе, и государства должны стремиться свести к минимуму количество передач данных PNR по какому-либо конкретному рейсу.

2.8.3 При выявлении государствами какой-либо конкретной угрозы они могут запрашивать данные по определенному пассажиру, рейсу или PNR на основе ad-hoc в соответствии с процедурами, установленными такими государствами.

## **2.9 ФИЛЬТРАЦИЯ ДАННЫХ PNR**

2.9.1 Государству, требующему данные PNR, следует консультироваться с предоставляющими такие данные эксплуатантами относительно наиболее эффективного метода (методов) фильтрации данных, в полной мере учитывая имеющиеся технические решения и действующие законы или правила (см. также п. 2. 4.3).

2.9.2 Следует создать надлежащие механизмы, обеспечивающие "проталкивание" эксплуатантами воздушных судов или "вытягивание" соответствующими государственными полномочными органами только требуемых элементов данных PNR.

2.9.3 Государства могут решать, будет ли фильтрация производиться в индивидуальных системах эксплуатантов воздушных судов или их уполномоченных агентов или в системах государства, принимающего информацию. Государства могут также рассмотреть вопрос о разработке региональной системы фильтрации, контролируемой заинтересованными эксплуатантами.

## **2.10 ХРАНЕНИЕ ДАННЫХ PNR**

Данные PNR должны храниться принимающим государством не дольше времени, разумно необходимого для достижения установленных целей их сбора этим государством и целей ревизии или возмещения вреда в соответствии с его законами.

## **2.11 ДАЛЬНЕЙШАЯ ПЕРЕДАЧА**

2.11.1 Следует установить соответствующие гарантии дальнейшей передачи данных PNR только уполномоченным государственным органам. Такие гарантии должны учитывать соглашения или обязательства, заключенные с государством, из которого передаются данные.

2.11.2 В тех случаях, когда данные PNR, полученные одним государством, должны передаваться другому государству, цели такой дальнейшей межгосударственной передачи или совместного использования данных должны соответствовать целям, указанным в п. 2.2.2, а условия, при которых будет производиться такая передача, должны быть определены в ходе процесса, предусмотренного в пп. 2.4.4 и 2.4.5. Государствам следует учитывать, что дальнейшая передача данных может повлечь за собой возникновение гражданско-правовой ответственности эксплуатанта воздушных судов.

## 2.12 ЗАЩИТА ДАННЫХ PNR: ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

2.12.1 Государству следует принимать меры к тому, чтобы каждый государственный полномочный орган, имеющий доступ к данным PNR, обеспечивал соответствующий уровень управления данными и защиты данных.

2.12.2 При отсутствии национального законодательства о защите данных государства должны предусмотреть процедуры для защиты данных PNR пассажира. Опираясь соответствующим образом на эти рекомендации, государства должны разработать законы или правила о защите информации, касающиеся передачи и обработки данных PNR.

2.12.3 Следует достичь разумного баланса между необходимостью защиты данных PNR пассажира и правом государства требовать раскрытия информации о пассажире. Поэтому государствам не следует чрезмерно ограничивать передачу эксплуатантами воздушных судов данных PNR соответствующим полномочным органам другого государства и государствам следует обеспечивать защиту данных PNR пассажира.

## 2.13 БЕЗОПАСНОСТЬ И ЦЕЛОСТНОСТЬ ДАННЫХ PNR

2.13.1 Государствам следует принимать нормативные, процедурные и технические меры, направленные на обеспечение того, чтобы обработка данных PNR в целях, указанных в разделе 2.2, производилась в соответствии с надлежащими гарантиями, в частности в отношении безопасности, аутентичности, целостности и конфиденциальности данных PNR. Следует также принимать меры предосторожности против неправильного использования данных или злоупотребления ими государственными полномочными органами.

2.13.2 Государствам следует обеспечивать проектирование своих компьютерных систем и сетей обработки данных PNR таким образом, чтобы эксплуатанты воздушных судов не могли посредством этих систем иметь доступ к данным информационных систем другого эксплуатанта.

2.13.3 В целях предотвращения несанкционированного разглашения, копирования, использования или изменения данных, предоставляемых государству, принимающее государство должно предоставлять допуск к такой информации только по принципу "положено знать" и использовать такие общепризнанные механизмы обеспечения безопасности, как пароли, шифрование или другие разумные меры безопасности для предотвращения несанкционированного доступа к данным PNR, содержащимся в его компьютерных системах или сетях.

2.13.4 Государству следует в соответствии со своими национальными законами или правилами иметь систему контроля за базами данных, обеспечивающую упорядоченную ликвидацию получаемых данных PNR.

2.13.5 Системы доступа к PNR по методу "вытягивания", эксплуатируемые государственными полномочными органами, должны проектироваться так, чтобы не нарушать нормальную работу и не снижать безопасность систем эксплуатантов воздушных судов. Кроме того, эти системы доступа должны проектироваться таким образом, чтобы они не могли изменять данные эксплуатанта или производить другие действия, ставящие под угрозу целостность данных эксплуатанта или его систем (т. е. они должны быть системами "только для считывания").

2.13.6 Государствам следует обеспечить создание соответствующей программы проверок для слежения за передачей и удалением данных PNR из своих баз данных и их уничтожением. Доступ к системе проверки следует предоставлять только уполномоченным пользователям.

## **2.14 ТРАНСПАРЕНТНОСТЬ И ВОЗМЕЩЕНИЕ ВРЕДА Пассажирам**

2.14.1 Эксплуатанту воздушных судов или его агенту следует надлежащим образом уведомлять пассажиров (например, в момент бронирования рейса или приобретения билета) о том, что по закону эксплуатант может быть обязан предоставлять полномочным органам государства любые или все имеющиеся у него данные PNR в отношении рейса, следующего в аэропорт, из аэропорта или через аэропорт данного государства, и что при необходимости эта информация может быть передана другим полномочным органам ради достижения цели, с которой государство запрашивает информацию. Это уведомление должно также включать конкретную цель получения информации и соответствующие указания пассажирам о том, каким образом они могут получить доступ к своим данным и требовать возмещения вреда.

2.14.2 В добавлении 2 к настоящим рекомендациям приводятся типовые формы извещения/уведомления пассажиров, которые могут использоваться эксплуатантами.

2.14.3 Государствам следует предусмотреть создание, по возможности в законодательном порядке, соответствующих механизмов, позволяющих пассажирам требовать предоставления доступа к своей персональной информации и внесения исправлений или пометок, если это необходимо.

2.14.4 Следует создать механизмы возмещения вреда, позволяющие пассажирам получать адекватные средства правовой защиты в случае незаконной обработки их данных PNR государственными полномочными органами.

## **2.15 ЗАТРАТЫ**

2.15.1 Государствам следует тщательно анализировать затраты эксплуатантов, обусловленные различными вариантами получения данных PNR. Поскольку с методами "проталкивания" и "вытягивания" связаны разные режимы затрат, каждому государству следует консультироваться с эксплуатантами с целью определения наиболее подходящего метода, чтобы свести к минимуму затраты как государства, так и эксплуатантов.

2.15.2 При предъявлении требования о передаче данных PNR государствам следует учитывать проблемы других государств и эксплуатантов воздушных судов, действующих на их территориях, особенно в отношении затрат и потенциального влияния на существующую инфраструктуру.

## **2.16 САНКЦИИ И ДРУГИЕ НАКАЗАНИЯ**

2.16.1 Государствам следует признать, что собираемые эксплуатантами воздушных судов данные PNR невозможно проверить на предмет определения их точности или полноты. Поэтому против эксплуатанта не следует предпринимать никаких действий и на него не следует возлагать юридическую, финансовую или прочую ответственность за передачу добросовестно собранных данных PNR, которые тем не менее впоследствии оказались ложными, обманчивыми или неверными в других отношениях.

2.16.2 При непредоставлении эксплуатантом воздушных судов данных PNR по перенаправленному рейсу государствам следует принимать во внимание обстоятельства, связанные с таким перенаправлением рейса в другое место.

2.16.3. При наложении наказаний и санкций за непредоставление данных PNR государствам следует налагать их только на эксплуатантов воздушных судов, которые напрямую эксплуатируют рейсы, которые прибывают в аэропорты, находящиеся на их территориях, убывают из этих аэропортов или следуют транзитом через них.

## 2.17 ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Государства, осуществляющие сбор данных PNR, должны строго соблюдать положения Приложения 13 к Чикагской конвенции *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* о неразглашении записей в случае расследования авиационного происшествия или инцидента (п. 5.12 главы 5).

---



## Добавление 1

### ЭЛЕМЕНТЫ ДАННЫХ PNR

(См. п. 2.5.1)

Система(ы) эксплуатанта может (могут) включать следующие элементы данных:

<i>Группы или категории данных</i>	<i>Составные элементы данных</i>
Данные PNR, касающиеся имени	Имя, фамилия, инициалы, титул пассажира и прочие названия, зафиксированные в PNR
Адресные сведения	Контактный адрес, расчетный адрес, контактное лицо на случай чрезвычайной ситуации, адрес электронной почты, почтовый адрес, домашний адрес, предполагаемый адрес [в государстве, требующем передачи данных PNR]
Контактный(ые) телефон(ы)	[Телефонный номер]
Любые полученные данные API	Любые полученные данные из системы API, например, имя и фамилия по паспорту, дата рождения, пол, гражданство, номер паспорта
Сведения из программы для часто летающих пассажиров	Учетный номер и элитный статус участия пассажира в программе
Кодовый указатель PNR	Номер файла, код и контрольный номер бронирования
Количество пассажиров в PNR	[Число]
Перевозочный статус пассажира	Ожидание места (standby)
Вся информация о датах	Дата создания PNR, дата бронирования, дата вылета, дата прибытия, дата первой поездки по PNR, дата последнего изменения PNR, дата выписки билета, "первоначально намеченная" дата поездки, дата первого прибытия [в страну, требующую передачи данных PNR], дата позднего бронирования на рейс
Информация по разбитой/разделенной PNR	Несколько пассажиров в PNR, другие пассажиры в PNR, прочие ссылки PNR, отдельный пассажир по бронированию
Вся информация в полях оформления билета	Дата выписки/покупки билета, продаваемый класс перевозки, город выписки, номер билета, билет в одном направлении, город выдачи билета, поля автоматически установленных тарифов (ATFQ)

Группы или категории данных	Составные элементы данных
Весь маршрут поездки по PNR	Сегменты/порты маршрута полета в PNR, история изменения маршрута, город начала перевозки/пункт посадки, город назначения, активные сегменты маршрута, аннулированные сегменты, дни остановки в пути, пролетаемые сегменты, информация о рейсе, дата вылета рейса, пункт посадки, порт прибытия, открытые сегменты, сегменты неизвестного альтернативного маршрута следования (ARNK), наземные сегменты, сведения о стыковке с прибывающим рейсом, информация о дальнейшей перевозке, статус подтверждения
Информация о форме оплаты (FOP)	Все формы оплаты (оплата наличными, электронная оплата, номер и дата истечения срока действия кредитной карточки, уведомление о предварительной оплате билета (PTA), валюта), сведения о лице/агентстве, производящем оплату, коды служебных скидок для персонала
Вся информация о регистрации при вылете*	Обычно предоставляется только после закрытия рейса: контрольный номер регистрации, идентификатор агента по регистрации, время регистрации, статус регистрации, статус подтверждения, порядковый посадочный номер, посадочный указатель, очередность регистрации
Вся информация о местах в самолете	Заранее запрошенные места; фактические места только после закрытия рейса*
Вся информация о багаже*	Обычно поступает из DCS только после закрытия рейса: количество мест багажа, номера багажных бирок, вес места (мест) багажа, вся информация об объединенном багаже, лицо, за которым числится объединенный багаж, количество мест объединенного багажа, код перевозчика багажа, статус багажа, пункт назначения/выгрузки багажа
Информация о турагенте	Сведения о бюро путешествий, название, адрес, контактные номера, код ИАТА
Источник информации	Фамилия лица, производившего бронирование
Информация о пассажире, прибывшем на рейс без предварительного бронирования (go-show)*	Обычно предоставляется только после окончания регистрации и закрытия рейса: идентификатор go-show
Информация о неявке пассажира к вылету (no-show)*	Обычно предоставляется только после закрытия рейса: история no-show
Общие замечания	Вся информация, содержащаяся в разделе общих замечаний
Свободные текстовые поля/поля кодов в OSI, SSR, SSI, пометки/предыстория	Все коды ИАТА

\* Эти элементы содержатся в DCS и до вылета не предоставляются. Всемирной таможенной организации (ВТАО) рекомендовано рассмотреть вопрос о включении этих элементов в будущие сообщения API. В зависимости от используемой авиакомпанией системы эти данные могут входить в данные PNR или не входить в них.

## Добавление 2

### ТИПОВЫЕ ФОРМЫ ИЗВЕЩЕНИЯ/УВЕДОМЛЕНИЯ ПАССАЖИРОВ

#### ФОРМА А (См. п. 2.14.2)

#### УВЕДОМЛЕНИЕ ДЛЯ ЛИЦ, СЛЕДУЮЩИХ В [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА НАЗНАЧЕНИЯ]

В соответствии с законом [название государства отправления] [название государственного полномочного органа государства назначения] будет либо иметь доступ к некоторой связанной с бронированием информации (так называемым записям регистрации пассажиров или данным PNR) о пассажирах, следующих в [название государства назначения], либо получать ее от эксплуатантов воздушных судов и турагентов.

[Название государственного полномочного органа государства назначения] обязуется использовать такие данные PNR в целях повышения авиационной безопасности, укрепления национальной безопасности и безопасности границ, предотвращения терроризма, транснациональной и организованной преступности и борьбы с ними. PNR могут содержать информацию, полученную в процессе бронирования или имеющуюся у авиакомпаний или турагентов, включая сведения о кредитных карточках и другую аналогичную частную финансовую информацию.

Эта информация будет храниться не дольше времени, разумно необходимого для достижения установленных целей, связанных с ее сбором, и целей проверки и возмещения вреда в соответствии с законом [название государства назначения].

Дополнительную информацию о таком порядке, в том числе о мерах, гарантирующих защиту ваших персональных данных, вы можете получить у вашей авиакомпании, или вашего турагента, или в [название государственного полномочного органа государства назначения].

-----

**ФОРМА В**  
(См. п. 2.14.2)

**УВЕДОМЛЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ ЗАПИСЕЙ РЕГИСТРАЦИИ ПАССАЖИРОВ**

Все больше государств требуют от авиакомпаний предоставления доступа к производимым ими записям, содержащим некоторую информацию, связанную с поездками или бронированием, которую называют "данными записей регистрации пассажиров" (PNR). Международная организация гражданской авиации (ИКАО) разработала рекомендации для оказания государствам помощи в определении их требований и процедур в отношении обработки данных PNR.

Данные PNR должны использоваться государствами исключительно в целях повышения авиационной безопасности, укрепления национальной безопасности и безопасности границ, предотвращения терроризма, транснациональной и организованной преступности и борьбы с ними. PNR могут содержать информацию о пассажирах, полученную в процессе бронирования или имеющуюся у авиакомпаний или турагентов, включая сведения о кредитных карточках и другую аналогичную частную финансовую информацию.

Данные PNR должны храниться государственными полномочными органами не дольше времени, разумно необходимого для достижения установленных целей, связанных с их сбором, и целей проверки и возмещения вреда в соответствии с национальными законами.

Дополнительную информацию о таком порядке, в том числе о мерах, гарантирующих защиту ваших персональных данных, вы можете получить у вашей авиакомпании или вашего турагента.

**– КОНЕЦ –**



ISBN 978-92-9231-691-4



9 789292 316914