

Doc 9944



关于旅客姓名记录(PNR) 数据的指导方针

经秘书长批准并由其授权出版

第一版 — 2010年

国际民用航空组织

Doc 9944



关于旅客姓名记录(PNR) 数据的指导方针

经秘书长批准并由其授权出版

第一版 — 2010年

国际民用航空组织

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，
请查阅国际民航组织网站 www.icao.int。

Doc 9944 号文件 — 《关于旅客姓名记录（PNR）数据的指导方针》

订购编号：9944

ISBN 978-92-9231-663-1

© ICAO 2010

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分
复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

前 言

说明—在整个指导方针中，使用男性应理解为包括男人和女人。

1. 在当前强化了保安管制的形势下，人们认识到现代化的简化手续工具，例如机读护照（MRPs）和预报旅客信息（API）系统全面加强了国际民用航空的保安。近年来，大家对使用 API 作为一项保安措施的兴趣有了提高。为了打击恐怖主义和保护其边境，有些国家认为有必要超越 API 的要求，而要求得到航空器经营人订座系统和其他类似系统中将储存的有关旅客的其他资料。

2. 2004 年 3 月 22 日至 4 月 1 日，在埃及开罗举行的第 12 次简化手续专业会议上，首次在国际民航组织提出了由各国收集旅客订座记录（PNR）数据的问题。专业会议通过了 B/5 号建议，全文如下：

“建议国际民航组织为那些可能要求使用旅客订座记录（PNR）数据以补充从预报旅客资料（API）系统所收到的身份数据的国家制定指导材料，包括散发、使用和储存数据的指导方针，以及可在经营人和接收国之间传输的数据要素的组合清单。”

3. 根据这一建议，航空运输委员会于 2004 年 6 月，要求秘书长建立一个秘书处研究组，制定关于 PNR 数据传输的指导方针。理事会在核准 B/5 号建议时，指示要在 2005 年年初提交该指导方针。

4. 2005 年 3 月，国际民航组织理事会通过了以下建议措施，将其纳入《芝加哥公约》附件 9 —《简化手续》：

建议措施：要求使用旅客订座记录（PNR）的各缔约国，应该使其数据要求和其对于此种数据的处理，符合国际民航组织制定的指导方针。

5. 2006 年 4 月，指导方针在 Circular 309 予以公布。

6. 2008 年，按照简化手续专家组（FALP）第五次会议提出的建议，成立了一个工作组以便根据最近旅客订座记录数据传输的全球发展情况酌情修改 Circular 309。工作组向 2010 年 5 月在蒙特利尔举行的简化手续专家组第六次会议提交了结果。专家组同意了本手册所载的对指导方针经修订的最后版本。

目 录

| | 页码 |
|-----------------------------|------|
| 词汇表 | (ix) |
| 缩略语清单 | (xi) |
| 第 1 章 引言 | 1-1 |
| 第 2 章 旅客订座记录 (PNR) 数据 | 2-1 |
| 2.1 何为旅客订座记录 (PNR) ? | 2-1 |
| 2.2 为什么各国要求传输 PNR 数据? | 2-2 |
| 2.3 指导方针目的何在? | 2-2 |
| 2.4 法律或规章 | 2-3 |
| 2.5 PNR 数据要素 | 2-4 |
| 2.6 PNR 数据处理 | 2-4 |
| 2.7 PNR 数据传输的方法 | 2-5 |
| 2.8 传输 PNR 数据的次数和时间 | 2-5 |
| 2.9 PNR 数据的筛选 | 2-5 |
| 2.10 PNR 数据的储存 | 2-5 |
| 2.11 接续传输 | 2-6 |
| 2.12 PNR 数据的保护: 一般原则 | 2-6 |
| 2.13 PNR 数据的安全和完好性 | 2-6 |
| 2.14 透明度和旅客的更正 | 2-7 |
| 2.15 费用 | 2-7 |
| 2.16 制裁与处罚 | 2-7 |
| 2.17 其他事项 | 2-7 |
| 附录 1 PNR 数据要素 | A1-1 |
| 附录 2 旅客资料/通知表样本 | A2-1 |

词汇表

预报旅客资料 (API)：在某人到达一个国家之前，向该国提供有关该人经历的核心资料。关键的 API 数据包括：旅行者全名、出生日期、性别、公民资格或国籍；以及旅行证件的类型、颁发国和号码。因此，PNR 与 API 不同，它主要是由经营人代表国家收集。

注：欲了解 API 的更多资料，请参阅《世界海关组织/国际航空运输协会/国际民航组织关于预报旅客资料 (API) 的指导方针》(2003 年 3 月)。

航空器经营人：从事或提出从事航空器经营的个人、组织或企业。

经授权的代理人：代表经营人的个人，由该经营人授权办理或代表该经营人办理有关该经营人的航空器、机组、旅客、货物、邮件、行李或供应品入境和放行的手续，包括在国家法律允许的情况下，经授权办理机载货物的第三方。

预订航空器经营人：旅客与之进行最初订座或在旅行开始后与之进行补充订座的航空器经营人或其经授权的代理人。

计算机订座系统 (CRS)：电子 (计算机) 存储的关于旅客旅行行程的资料，例如旅客的详细情况、行程、机票情况和地址等等。

数据处理：为本指导方针之目的，包括对 PNR 数据采取的任何一项或一套操作程序，例如收集、记录、组织、储存、改编或变更、调用、检索、查询、使用、传输、散发或通过其他方式进行提供、合并或组合、封锁、清除或销毁。

离港控制系统 (DCS)：用来办理旅客乘机的系统。DCS 包含办理乘机手续的资料，例如座位号和行李资料。

参与的航空器经营人：要求在任何航空器经营人的一个或多个航班的航空器上为旅客申请座位的预订航空器经营人。

PNR 数据传输：从航空器经营人的系统向要求得到 PNR 数据的国家传输此种数据，或该国从该系统中使用此种数据。

缩略语清单

| | |
|--------|------------|
| API(S) | 预报旅客资料（系统） |
| ARNK | 未知候补路线 |
| ATFQ | 自动报价 |
| CRS | 计算机订座系统 |
| DCS | 离港控制系统 |
| FOP | 付款方式 |
| IATA | 国际航空运输协会 |
| OSI | 其他服务资料 |
| PNR | 旅客订座记录 |
| PTA | 预付票款通知 |
| SSI | 特殊服务资料 |
| SSR | 特殊服务要求 |
| WCO | 世界海关组织 |

第 1 章

引言

1.1 根据《国际民用航空公约》（1944 年芝加哥公约）第十三条，一缔约国关于航空器上的旅客、机组或货物进入或离开其领土的法律和规章，如关于入境、放行、移民、护照、海关及检疫的规章，应由此种旅客、机组或货物在进入、离开或在该国领土内时遵照执行或由其代表遵照执行。

1.2 因此，一国可酌情决定要求得到与希望进入其领土的人员有关的资料。

1.3 一国可以要求经营前往、来自或在一国领土机场过境的航班的航空器经营人按照要求向该国政府当局提供旅客的资料，例如旅客订座记录（PNR）数据。

1.4 在这方面，附件 9 —《简化手续》第 1 章中所载的一般原则，要求各缔约国采取必要的措施确保：

- a) 把完成对人员边防检查所需的时间保持在最低限度；
- b) 把由于履行行政和管制要求而造成的任何不便保持在最低限度；
- c) 尽最大可能鼓励和促进各缔约国、经营人和机场之间交换有关资料；和
- d) 达到最佳保安水准和遵守法律。

1.5 这些原则还要求各缔约国开发有效的信息技术，以提高其机场程序的效率和有效性。

1.6 最后，这些原则还规定，附件 9 的各项规定不得妨碍实行国家有关航空保安措施或其他必要管制措施的立法。

第 2 章

旅客订座记录（PNR）数据

2.1 何为旅客订座记录（PNR）？

2.1.1 对于航空运输业而言，旅客订座记录（PNR）是航空器经营人或其授权的代理人为旅客或其代表预定的每一次旅行所建记录的总称。经营人在提供航空运输服务时，为自身的商务和运行目的使用这些数据。与创建 PNR 有关的行业标准详见 IATA 的《旅客服务会议决议手册》和 ATA/IATA 的《旅客联程订座电报程序（AIRIMP）》。

2.1.2 PNR 的基础，是旅客或其代表就一次旅行的所有航段提供的的数据。经营人或其授权的代理人可对数据进行补充，例如，改变申请的座位、特殊餐食和要求额外的服务。

2.1.3 可通过许多方式获取 PNR 数据。订座可以通过国际销售机构（全球分销系统（GDS）或计算机订座系统（CRS））来建立，然后再将 PNR 的有关细节发给经营的承运人。航空器经营人可以直接接受订座，并将完整的 PNR 储存在经营人的自动化订座系统中。有些航空公司还将 PNR 数据的子集储存在其自动化离港控制系统（DCS）中，或将相同的数据子集提供给与其签约的地面服务代理提供者，用于办理机场乘机手续。在各种情况下，经营人（或其授权的代理人）将只能够使用和修改向其系统提供的的数据。有些 DCS 系统编有程序，可以将办理乘机手续当中出现的细节（比如座位/行李的资料）附加在每名旅客现有的 PNR 当中。但是这种能力有限，目前仅涵盖不到 50%的操作系统。

2.1.4 专门从事包机航空运输服务的航空器经营人，通常不拥有 PNR 数据。在有些情况下，例如若是使用了 DCS，他们将掌握有限的 PNR 记录，但只是在航班关闭之后。

2.1.5 PNR 可包括补充性或“特殊服务”资料。2.1.1 段提到的 IATA 文件中也有这类资料。它们可能涉及特殊的饮食和医务要求、“无人陪伴儿童”信息和要求协助等等。

2.1.6 诸如航空公司工作人员和订座代理人之间的内部通话或通信的一些信息，也可储存在 PNR 中，尤其是在“一般说明”栏中。这些说明可包括杂项意见和简要说明。

2.1.7 PNR 可能包括指导方针附录 1 所载的可能的要素清单中规定的许多独立的数据要素。然而，在实践中并如 2.1.3 所述，航空器运营人只获取数据数量有限的的数据作为建立一个 PNR 的关键要素。正如 2.1.3 所指，航空公司的操作系统可能能力有限，无法在 PNR 中纳入 DCS 系统登记的数据（如办理乘机手续的所有资料、所有座位资料、所有行李资料和“临时乘机”和“未乘机”资料）。因此，每个 PNR 的结构和所包含的数据会有很大的不同。

2.1.8 PNR 资料栏目的数量和性质，会由于开始订座时使用的订座系统，或收集数据使用的其他方式（如

DCS),涉及的旅程和根据旅客的特殊要求有所不同。PNR 数据的可能栏目和次级栏目,如本指导方针附录 1 所列,可多达六十条。PNR 数据栏目须根据运行要求和技术进步进行改动。

2.1.9 PNR 不得包括航空器经营人为便利旅客旅行所不需要的任何资料,例如:种族或族裔、政治见解、宗教或政治信仰、工会成员资格、婚姻状况或与个人的性取向有关的数据。各缔约国不应要求航空器经营人在 PNR 中收集这样的数据。

2.1.10 PNR 可以包含合法输入的、为便利旅客旅行的数据,比如餐食选择、健康状况、自由留言和一般性说明。有些数据可被认为属于敏感性数据,需要适当保护。承运人和各国保护这些数据尤为重要。虽然数据对于确定旅客可能带来的风险有关联,但这些数据只有当具体说明存在需要为 2.2.2 a) 至 d) 列出的目的使用这些数据时方应予以考虑。

2.1.11 航班开始数天或数周之前,可将 PNR 数据录入订座系统。在起飞之前大约 1 年即可这样做。订座系统中的资料是动态的,可从航班开放订座时起一直不断变化。

2.1.12 另一方面,离港控制系统中的旅客和航班资料,则只是在航班“开放”办理乘机手续时(最多至起飞之前 48 小时)才可提供。一个航班的离港控制资料只在航班关闭后才能最后完结,并在航班到达其最后目的地 12 至 24 小时之后仍可提供。

2.2. 为什么各国要求传输 PNR 数据?

2.2.1 鉴于对 PNR 数据进行分析可产生对威胁评估的价值,一些国家认为这种数据极为重要,尤其是在打击恐怖主义和严重犯罪方面。因此,他们已经立法或正在计划立法,要求航空器经营人向其政府当局提供 PNR 数据。此外,一些国家认为 PNR 数据对于预防、调查或起诉恐怖主义罪行或严重犯罪十分重要。

2.2.2 通过分析 PNR 数据而查明可能有高风险的旅客,可为各国和航空器经营人提供以下能力:

- a) 改进航空保安;
- b) 加强国家和边防保安;
- c) 防范和打击恐怖主义行为、犯罪和跨国性的其他严重犯罪,包括有组织的犯罪;强化授权令和预防因这种犯罪而扣押航班;
- d) 保护旅客和公众的切身利益,包括健康;
- e) 改善机场的边防管制流程;和
- f) 便利和保障正当旅客旅行。

2.3 指导方针目的何在?

2.3.1 航空器经营人如果必须对多重由单边实施或经双边商定的 PNR 数据传输要求做出回应,而这些要求

又彼此大相径庭时，可能会面临法律、技术和财务问题。

2.3.2 本指导方针的目的旨在对 PNR 数据传输，以及随后由有关国家对数据进行处理制定统一的措施，这是基于以下的原则：

- a) 尽量降低行业的成本；
- b) 资料的准确性；
- c) 数据的完整性；
- d) 个人数据的保护；
- e) 数据的适时性；和
- f) 数据管理/风险管理的效率和有效性。

2.3.3 本指导方针同时还力求对各国设计数据要求和程序提供协助，尽量减轻可能妨碍实施这些统一措施的技术方面的负担。本指导方针是针对解决将 PNR 数据从一个经营人的系统向一个国家传输，以及对数据的管理问题，包括为储存和保护所做的安排。

2.3.4 一套协调统一的 PNR 数据传输的指导方针，能够通过协助各国设计和制定与这些指导方针相吻合的系统和安排，而又不妨碍影响各国执行各自的法律和维护国家保安和公共安全的能力，使索要数据的国家和航空器经营人受益。

2.3.5 如能得到统一实施，本指导方针将能提供一个全球框架，并使得：

- a) 所有国家都可从 PNR 数据的增值分析中受益，实现共同的保安/安全目的；
- b) 航空器经营人可从一套对 PNR 数据传输的共同要求中受益；和
- c) 所有旅客可从对旅客 PNR 数据的基本保护中受益。

2.4 法律或规章

2.4.1 PNR 数据传输要求应由明确的法律规定予以规范。要求得到 PNR 数据的理由应在国家的有关法律或规章，或视情在法律或规章随附的解释性材料中予以明确说明。

2.4.2 各国应确保政府当局有适当的法律权利，按照遵守本指导方针的方式，处理向航空器经营人索要的 PNR 数据。请各国将这种立法的全文发给国际民航组织，以便在线散发给其他国家供其参考。对这种立法的所有疑问之处应向该国，而不是国际民航组织，提出询问。

2.4.3 航空器经营人有义务遵守其运出旅客的国家（始发国家）和运入旅客的国家（目的地国家）的法律。

2.4.4 如果始发国家的法律阻止航空器运营人遵守目的地国家的要求，两个国家应进行协商，尽快解决这一法律冲突。

2.4.5 在解决 2.4.4 所述的冲突之前，各国应考虑根据案件的具体情况，暂停对未能遵守其 PNR 要求的航空器运营人罚款和其他制裁是否恰当。

2.5 PNR 数据要素

2.5.1 如 2.1 节所述，PNR 包含有大量数据。各国应将其要求仅限于传输那些与第 2 节所列目的的必要且相关的 PNR 要素。指导方针附录 1 列有承运人系统中可以提供的具体数据要素。在这方面，应视情适用第 2.9 节 (PNR 数据筛选) 的原则。

2.5.2 各国不得要求或责成航空器运营人提交尚未收集或保存在运营人订座或 DCS 系统中的 PNR 数据。运营人只对其订座系统或 DCS 系统提供的数据负责。航空器经营人系统中可能提供的具体数据要素，还取决于经营人提供的航空运输服务的类型。

2.5.3 航空器运营人仍然可能被要求向各国提供它们不管以何种程序获取的所有 PNR 数据。

2.6 PNR 数据处理

2.6.1 各国应仅要求那些直接经营航班进入、离开或在其领土机场过境的航空器运营人提供 PNR 数据，无论是定期航班还是因计划外转场至其领土机场的航班（各国应该承认在后一种情况下，提供 PNR 数据的能力有限）。

2.6.2 对这些数据实行保护尤为重要，因此，获取 PNR 资料的国家应作为最低条件：

- a) 限定数据只可用于对其收集的目的；
- b) 限制对此种数据的使用；
- c) 数据储存期应限于与传输数据的目的相一致；
- d) 确保个人能够根据指导方针的 2.14.3 段，要求公开与其有关的数据，以便在必要时提出更正或说明；
- e) 确保个人有机会进行更正（见 2.14.4 段）；和
- f) 确保具备数据传输协议与适当的自动化系统，按照与指导方针一致的方式访问或接受数据。

2.6.3 当一航空器运营人的指定代码被用来识别其他航空器运营人作为销售或代码共享协议执行的航班时，各国不得要求未实际向位于其领土机场执行航班的航空器运营人提供 PNR 数据。

2.7 PNR 数据传输的方法

2.7.1 PNR 数据传输目前有两种可能的方法:

- a) “提取”法, 根据这一方法, 要求得到数据的国家政府当局能够进入 (“使用”) 航空器经营人的系统, 从其数据库中提出 (“提取”) 一份所需要的数据。
- b) “送出”法, 根据这一方法, 航空器经营人传输 (“送出”) 所需要的 PNR 数据要素, 将其存入索要此种数据当局的数据库。

2.7.2 在数据保护和风险评估的选择方面, 以及每种方法在建立系统和持续数据传输对国家和经营人产生的经济影响方面, 国家应该考虑 “提取”法和 “送出”法的相对优势。

2.7.3 但是鉴于经营人是 PNR 数据的监护人和控制人, 建议国家考虑采用 “送出”法。

2.7.4 国家要求得到的 PNR 数据, 应该通过要求得到数据的国家的单一代表机构来传输 (“单一窗口”概念)。

2.8. 传输 PNR 数据的次数和时间

2.8.1 在开发能够提取 PNR 数据的技术能力时, 各国应考虑到航空器经营人的局限性和能力, 来确定数据传输的次数和时间。

2.8.2 数据传输时间和频率应仅限于 2.2 节中列出的必要目的。应定期向各国提供数据, 并应设法减少为特定航班传输 PNR 数据的次数。

2.8.3 如果各国察觉出具体威胁, 它们可以按照与这些国家的既定程序, 临时要求得到一特定旅客、航班或 PNR 的数据。

2.9. PNR 数据的筛选

2.9.1 要求得到 PNR 数据的国家, 应该同提供这些数据的经营人就筛选数据的最有效方法进行协商, 并应充分虑及现有的技术解决办法和适用的法律或规章 (见 2.4.3 段)。

2.9.2 应建立适当的机制, 确保航空器经营人仅将索要的 PNR 数据要素传输给国家有关当局, 或仅由国家有关当局提取。

2.9.3 各国可以决定是否由航空器经营人、其授权的代理人的单独系统, 或是由接收国的系统进行筛选。各国还可考虑开发由有关经营人控制的地区性筛选系统。

2.10. PNR 数据的储存

PNR 数据应由接收国储存, 期限不得超过该国法律所规定的国家为收集此种数据所声明之目的, 和进行审

计或更正之目的所需要的必要和合理的时间。

2.11. 接续传输

2.11.1 应该具备相应的保护措施，限制将 PNR 数据接续传输给政府有关当局之外的其他部门。这种保护措施应考虑到与数据传输来源国达成的协议或承诺。

2.11.2 一国获取的 PNR 数据准备传输给其他国家时，此种政府间接续传输或分享的目的应该与 2.2.2 段的规定相一致，进行上述传输的条件应该在 2.4.4 和 2.4.5 段预期的过程期间加以解决。各国应该铭记这种接续传输可能将航空器经营人暴露于民事赔偿责任之下。

2.12. PNR 数据的保护：一般原则

2.12.1 一国应确保使用 PNR 数据的每一政府当局应该提供适当程度的数据管理和保护。

2.12.2 如果国家尚无保护数据的立法时，各国应制定程序来保护旅客的 PNR 数据。酌情使用本指导方针作为一个基础，各国应制定 PNR 数据传输和数据处理的法律和规章。

2.12.3 应该在需要保护旅客的 PNR 数据和国家有权要求透露一旅客资料之间达成一种合理的平衡。因此，国家不应不适当地限制航空器经营人将 PNR 数据传输给其他国家的有关当局，各国应确保对旅客 PNR 数据提供保护。

2.13 PNR 数据的安全和完好性

2.13.1 各国应有管理、程序和技术措施，以确保根据适当的保护措施来实施第 2.2 节中所明确的 PNR 数据处理目的，尤其是在 PNR 数据的保安、真实性、完好性和保密性方面。还应谨防国家当局对数据的误用或滥用。

2.13.2 各国应确保其 PNR 数据计算机系统和网络的设计，应该防止航空器经营人通过这些系统而进入另一经营人的数据或信息系统。

2.13.3 为了防止对提供给一国的数据进行未经批准的透露、复制、使用或更改，接收数据的国家应将对此种资料的使用限制在“有必要知晓”的基础上，并使用诸如密码、加密处理等公认的保安机制或其他合理的保护措施，防止未经批准使用其计算机系统和网络中所载的 PNR 数据。

2.13.4 一国应根据其国家法律或规章，维持一个数据库控制系统，有序地处理所收到的 PNR 数据。

2.13.5 根据“提取”法，国家当局运行的 PNR 使用系统的设计，不得对航空器经营人系统的正常运作或安全产生消极影响。使用系统应设计成经营人的数据无法被修改，或产生威胁经营人数据或其系统完好性的其他行动（仅作为“只读”系统）。

2.13.6 各国应确保具有适当的审计程序，对数据库中 PNR 数据的传输、删除和销毁进行监测。审计系统的使用应限于经批准的使用者。

2.14 透明度和旅客的更正

2.14.1 航空器经营人或其代理人在航班订座和购票时，应充分告知旅客，法律可能要求经营人向一国政府当局提供经营人所掌握的与前往、来自该国或在其领土内的机场过境的航班有关的任何或所有旅客的 PNR 数据，这些资料在必要时可能会转给其他当局，以满足该国家要求获得此种资料的目的。这一通知还应包括获取资料的具体目的，以及旅客如何使用其数据并对数据加以更正的相关指南。

2.14.2 经营人可能会使用的旅客资料/通知表样本载于本指导方针的附录 2。

2.14.3 各国应规定依据立法可行时建立的适当机制，使旅客可以要求使用及查看与其有关的个人资料，必要时要求更正或做出说明。

2.14.4 应建立更正机制，使旅客能够对因政府当局对其 PNR 数据的非法处理进行补救。

2.15. 费用

15.1 各国应审慎考虑为要求获取 PNR 数据的各种选择作法而对经营人产生的费用。“提取”法和“送出”法有不同的费用制度，因此，各国应该同经营人磋商来确定最恰当的方法，尽量减少国家和经营人的费用。

15.2 各国在要求传输 PNR 数据时，应考虑对其他国家和在其领土内运行的航空器经营人产生影响的问题，尤其是费用及对现有基础设施的影响问题。

2.16 制裁与处罚

2.16.1 各国应认识到航空器经营人收集的 PNR 数据无法对其准确性或完整性进行核实。因此，对于基于诚意收集但日后发现是假的、误导性的或在其他方面不正确的 PNR 数据，既不应采取针对经营人的行动，也不应使经营人对传输 PNR 数据承担法律、财务或其他责任。

2.16.2 当航空器运营人对一偏航航班未传输 PNR 数据时，各国须考虑偏航情况的来龙去脉。

2.16.3 对未提供 PNR 数据进行处罚和制裁时，各国应只对直接经营航班进入、离开或在位于其领土内机场过境的航空器运营人处以处罚和制裁。

2.17 其他事项

收集 PNR 数据的国家应严格遵守芝加哥公约附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》关于在事故或事故征候的情况下不公布记录的规定（第 5 章；5.12 段）。

附录 1

旅客订座记录（PNR）数据要素

（参阅：2.5.1 段）

经营人的系统可以包含下列数据要素：

| 数据组或类别 | 数据组成要素 |
|---------------------|--|
| PNR 上的姓名详细资料 | 旅客姓名，姓、名/姓名的首字母、称谓、PNR 上的其他姓名。 |
| 地址详细资料 | 联系地址、帐单地址、紧急联系地址、电子邮件地址、邮政地址、家庭住址、意向地址[在要求传输 PNR 数据的国家内]。 |
| 联系电话号码 | [电话号码详细资料]。 |
| 任何收集到的预报旅客资料（API）数据 | 任何收集到的 API 数据，例如护照上的姓名、出生日期、性别、国籍、护照号码。 |
| 常客资料 | 常客帐号和名人等级情况。 |
| PNR 上的记录编号 | 档案查询号码、预定编号和订座查询号码。 |
| PNR 上的旅客人数 | [人数]。 |
| 旅客旅行情况 | 备用资料。 |
| 全部日期资料 | PNR 建档日期、预定日期、订座日期、起飞日期、到达日期、PNR 首次旅行日期、PNR 最后修改日期、出票日期、“首选”旅行日期、第一个到达日期[在要求传输 PNR 数据的国家内]、航班的晚预定日期。 |
| 拆开/分开的 PNR 资料 | PNR 上的多名旅客、PNR 上的其他旅客、其他 PNR 编号、预定的单个旅客。 |
| 机票各栏资料 | 出票/购票日期、销售的旅行舱位、出票城市、机票号、单程票、出票城市、自动报价（ATFQ）栏。 |

| 数据组或类别 | 数据组成要素 |
|----------------------------------|--|
| PNR 上的全部行程 | PNR 航班行程航段/机场、行程的历史、始发城市/登机地点、目的地城市、有效行程航段、已取消航段、经停日期、已飞航段、航班信息、航班离港日期、登机地点、到达机场、未定航段、未知候补路线 (ARNK) 航段、非航空航段、进港航班衔接细节、续运信息、确认情况。 |
| 付款方式 (FOP) 资料 | 全部 FOP (现金、电子方式、信用卡号码和失效日期、预付票款通知 (PTA)、换票)、机票付款人/机构的详细情况、职员折扣代号。 |
| 全部乘机手续资料* | 通常仅在航班关闭后提供: 办理乘机手续的保安号、办理乘机手续代理人身份证件、办理乘机手续时间、办理乘机手续情况、确认情况、登机号、登机指示、乘机手续办理次序。 |
| 全部座位资料 | 预先要求的座位; 航班关闭后的实际座位*。 |
| 全部行李资料* | 通常仅在航班关闭后由 DCS 提供: 行李数量、行李牌号、行李重量、合运行李的全部资料、主要合运人、合运行李数量、行李承运人代码、行李情况、行李目的地/卸行李地点。 |
| 旅行社资料 | 旅行社详细资料、名称、地址、详细联系资料、IATA 代号。 |
| 从资料中获得的情况 | 预定人姓名。 |
| 临时乘机资料* | 通常仅在办理了乘机手续和航班关闭后提供: 临时乘机确认号。 |
| 未乘机资料* | 仅在航班关闭后提供: 未乘机的历史情况记录。 |
| 一般说明 | 一般说明栏当中的全部资料。 |
| 自由留言/OSI、SSR、SSI、备注/ 历史情况的代号栏 | 全部 IATA 代号。 |

* 这些要素在 DCS 当中, 起飞前无法提供。已向世界海关组织 (WCO) 建议, 考虑将这些要素纳入未来的 API 电文当中。根据航空公司系统, 这些要素可能是或可能不是一个 PNR 的一部分。

附录 2

旅客资料/通知表样本

表 A

(参阅: 2.14.2 段)

前往[插入目的地国的名称]的旅行通知

根据[插入离境国的名称]的法律, [插入目的地国政府当局]将从航空器经营人和旅行社获取或收悉前往[插入目的地国的名称]旅客的某些旅行和订座资料, 即旅客订座记录或 PNR 数据。

[插入目的地国政府当局]承允, 为了提高航空保安、加强国家与边防保安、防止并打击恐怖主义、跨国和有组织犯罪这类目的而使用此 PNR 数据。PNR 可包含在订座过程中提供的或由航空公司或旅行社掌握的资料, 包括信用卡的详细资料和其他类似的私人财务资料。

根据[插入目的地国名称]的法律, 上述资料的保留期限不得超过所声明的为收集、审计和更正之目的所需要的必要及合理的时间。

有关这些安排的其他情况, 包括保护您个人数据的措施, 可从您的航空公司、旅行社或[插入目的地国政府当局]获取。

表 B

(参阅: 2.14.2 段)

关于旅客订座记录数据的通知

越来越多的国家要求航空公司允其使用载有某些旅行和订座的资料, 即旅客订座记录 (PNR) 的数据。国际民用航空组织 (ICAO) 已制定出指导方针, 帮助各国为处理 PNR 数据设计其要求和程序。

PNR 数据应该仅供各国用于提高航空保安、加强国家与边防保安、防止并打击恐怖主义、跨国和有组织犯罪这类目的。PNR 数据可包含在订座过程中提供的或由航空公司或旅行社掌握的旅客资料, 包括信用卡的详细资料和其他类似的个人财务资料。

根据国家法律, 国家当局不得将 PNR 数据的保留期限超过所声明的为收集、审计和更正之目的所需要的必要及合理的时间。

有关这些安排的其他情况, 包括保护您个人数据的措施, 可从国家有关当局或您的航空公司或旅行社获取。

—完—

ISBN 978-92-9231-663-1



9 7 8 9 2 9 2 3 1 6 6 3 1