

26.1.2018

Sisäministeriö
PL 26
00023 Valtioneuvosto

SM064:00/2015

Finnairin lausunto matkustajarekisteritietojenluovutusta koskevaan lakiehdotukseen

Haluan Finnairin puolesta kiittää mahdollisuudesta kommentoida matkustajarekisteritietojen luovutusta koskevaa lakiehdotusta. Olen seuraavalle kahdelle sivulle tiivistänyt ne asiat, mitkä Finnairin näkökulmasta ovat oleellisia ja mitkä tulisi huomioida lakivalmisteluissa.

1. EU PNR direktiivin mukaan lentoyhtiöitä ei veloiteta keräämään, eikä toimittamaan, mitään ylimääräistä tietoa kuin ne tiedot, mitkä kerätään matkustajan varaukseen tavanomaisen liiketoiminnan yhteydessä. On tärkeää, että matkustajarekisteritiedot vastaanottava taho, matkustajätietoyksikkö (PIU), on tietoinen tästä.

PNR (Passenger Name Record) matkustajarekisteritieto myös nk. varaustieto, sisältää ainoastaan ne tiedot, mitkä ovat tarpeellisia, jotta lentoyhtiö voisi toteuttaa asiakkaalle ne palvelut, mitkä hän on ostanut lentoyhtiöltä kyseistä matkaa varten. Varaukseen ei kerätä mitään ylimääräistä ja vain harva varaus sisältää kaikkia matkustajarekisteridirektiivin liitteen 1 kohdassa mainittuja varauselementtejä. Osa varauksista sisältävät ainoastaan matkustajan nimen, reitin, lennonumeron ja päivämäärän ja tiedon siitä onko lippu kirjoitettu. Tietoa maksutavasta ei välttämättä varauksesta löydy ja jos löytyy esimerkiksi luottokorttieto, niin se on kätkeyssä muodossa, jolloin vain osa kortin numeroista ovat näkyvissä.

Schengen alueen sisäisillä lennoilla lentoyhtiöt eivät kerää passitietoja eli API tietoja (Advance Passenger Information). Myöskään Schengen ulkorajat ylittävillä reiteillä matkustajia ei yleensä vaadita lisäämään passitietoja varauksiinsa ennakoon, passitiedot voidaan kerätä lentoasemalla joko lähtöselvityksen tai koneeseen oton yhteydessä samalla kun ne verifoidaan. Mikäli matkustaja on lisännyt passitietonsa ennakoon varaukseen, niin se toimitetaan matkustajätietoyksikölle PNR-lähetyksessä, mutta kyseistä tietoa ei ole verifioitu ja tieto voi olla virheellinen.

2. Haluan myös korostaa, että osa direktiivin liitteessä 1 mainituista tiedoista kerätään lentoyhtiön käyttämään lähtöselvitysjärjestelmään, eivätkä tiedot, järjestelmästä riippuen, välttämättä siirry lähtöselvitysjärjestelmästä matkustajan varaustietoihin, eivätkä siksi välity PNR-lähetyksen kautta matkustajätietoyksikölle. Tietoja, mitkä monet lentoyhtiöt keräävät ainoastaan lähtöselvitysjärjestelmäänsä, ovat esimerkiksi API-tieto (direktiivin liite 1, kohta 18), istuinpaikkanumero (kohta 14) ja matkatavaratieto (kohta 16). Schengen ulkorajat ylittävistä lennoista, API-tiedot toimitetaan, API direktiivin mukaisesti, erillisessä viestissä, mikä lähetetään suoraan lähtöselvitysjärjestelmästä PIU-yksiköille, kun lento suljetaan.

FINNAIR



26.1.2018

3. PNR lakiehdotuksen mukaan lentoyhtiöiden olisi, kahden aikataulutetun tiedonsiirron lisäksi (ensimmäinen siirto 24 tuntia ennen lähtöä ja toinen lennon sulkemisen jälkeen), toimitettava PNR-tietoja, matkustajatietyksikön pyynnöstä, myös muina ajankohtina. Tässä olisi hyvä huomioida, että kaikki lentoyhtiöt, Finnair mukaan lukien, eivät pysty toimittamaan ylimääräisiä PNR-lähetystyksiä ympäri vuorokauden. Ylimääräiset lähetystykset vaativat sellaista IT-osaamista, mitä lentoyhtiöillä ei ole paikalla 24 tuntia vuorokaudessa. Ylimääräisten lähetysten suhteen olisi hyvä sopia lentoyhtiökohtaisesti mihin vuorokauden aikaan niitä voi pyytää.

4. Mitä tulee PNR-tietojen lähetysmuotoihin, komissio on määrittellyt ne lähetysmuodot, joita matkustajatietyksiköiden pitää pystyä tukemaan (16 artiklassa mainittu täytäntöönpanosäädös, hyväksytty 26.4.2017). Listatut lähetysmuodot ovat globaali standardien mukaisia ja siksi valtaosa lentoyhtiöistä pystyy lähettämään PNR-tiedot ainakin yhdessä listalla olevista muodoista. Komission mukaan lentoyhtiöt saavat itse valita missä, listalla olevista muodoista, lentoyhtiö haluaa lähettää PNR-tiedot matkustajatietyksikköön. Hyväksytyistä lähetysmuodoista ja lentoyhtiöiden valintamahdollisuudesta, olisi tärkeä saada maininta myös Suomen kansalliseen lainsäädäntöön.

5. Lakiehdotuksessa ehdotetaan pykälää (14§), missä säädettäisiin lentoliikenteen harjoittajan seuraamusmaksusta, mikäli PNR-tietoja ei toimiteta direktiivin mukaisesti tai tietoja ei toimiteta vaaditussa muodossa. Seuraamusmaksun suuruus olisi 3000 euroa per lento. On hyvä huomioida, että alkuvaiheessa PNR-lähetystykset voivat takkuilla ja teknisiä ongelmia voi ilmetä puolin ja toisin. Olisi tärkeää yhdessä lentoyhtiön kanssa ratkaista mahdolliset tekniset ongelmat hyvän yhteistyön merkeissä. Seuraamusmaksun määrääminen pitäisi olla viimeinen keino, jos lentoyhtiö ei lähetä ollenkaan PNR-tietoja tai tiedot ovat jatkuvasti virheellisiä, jälkimmäisessä tapauksessa kuitenkin ottaen huomioon, että lentoyhtiötä ei voida pitää vastuussa PNR-tiedon sisällön oikeellisuudesta, koska tiedot perustuvat matkustajien ilmoittamiin tietoihin. Muiden lentoyhtiöiden puolesta haluan myös korostaa sitä, että seuraamusmaksua ei tulisi määrätä, jos kyseinen lentoyhtiö on rekisteröity maahan, jonka tietosuojalait eivät salli PNR-tietojen luovuttamista Suomen matkustajatietyksikölle. Tämä on verrattavissa hankalaan tilanteeseen missä EU maiden lentoyhtiöt ovat tällä hetkellä, mitä tulee PNR-tietojen luovuttamiseen kolmansiin maihin, joiden kanssa EU komissiolla ei ole bilateraalista PNR-sopimusta.

Finnair Oy

Nina Kamsani
Facilitation Manager
Security Management Department
nina.kamsani@finnair.com

FINNAIR

