Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/12

8.1.2025

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/12 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 19ης Δεκεμβρίου 2024

σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες για την ενίσχυση και τη διευκόλυνση των ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/1726 και (ΕΕ) 2019/817 και την κατάργηση της οδηγίας 2004/82/ΕΚ του Συμβουλίου

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 77 παράγραφος 2 στοιχεία β) και δ) και το άρθρο 79 παράγραφος 2 στοιχείο γ),

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η διενέργεια συνοριακών ελέγχων προσώπων στα εξωτερικά σύνορα συμβάλλει σημαντικά στην εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης ασφάλειας της Ένωσης, των κρατών μελών της και των πολιτών της και, ως εκ τούτου, παραμένει σημαντική διασφάλιση, ιδίως για τον χώρο χωρίς έλεγχο των εσωτερικών συνόρων. Οι συνοριακοί έλεγχοι διενεργούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [3], κατά περίπτωση, με σκοπό τη συμβολή στην καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης και στην πρόληψη απειλών για την εσωτερική ασφάλεια, τη δημόσια τάξη, τη δημόσια υγεία και τις διεθνείς σχέσεις των κρατών μελών. Οι εν λόγω έλεγχοι στα σύνορα διενεργούνται κατά τρόπο ώστε να σέβονται πλήρως την ανθρώπινη αξιοπρέπεια και να συμμορφώνονται πλήρως με το σχετικό δίκαιο της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ο «Χάρτης»).

(2) Η χρήση των δεδομένων επιβατών και των πληροφοριών πτήσης που διαβιβάζονται πριν από την άφιξη των επιβατών, γνωστών ως δεδομένα εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες ή δεδομένα API, συμβάλλει στην επιτάχυνση της διαδικασίας διενέργειας των απαιτούμενων συνοριακών ελέγχων κατά τη διαδικασία διέλευσης των συνόρων. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η εν λόγω διαδικασία αφορά, ειδικότερα, τη διέλευση των συνόρων μεταξύ τρίτης χώρας ή κράτους μέλους για το οποίο δεν έχει εφαρμογή ο παρών κανονισμός και κράτους μέλους που στο οποίο έχει εφαρμογή ο παρών κανονισμός. Η χρήση δεδομένων API ενισχύει τους συνοριακούς ελέγχους στα εν λόγω εξωτερικά σύνορα, παρέχοντας επαρκή χρόνο ώστε να είναι δυνατή η διεξαγωγή λεπτομερών και ολοκληρωμένων συνοριακών ελέγχων σε όλους τους επιβάτες, χωρίς δυσανάλογες αρνητικές επιπτώσεις σε νόμιμους επιβάτες. Ως εκ τούτου, προς όφελος της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των συνοριακών ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα, θα πρέπει να προβλεφθεί κατάλληλο νομικό πλαίσιο ώστε να διασφαλιστεί ότι οι αρμόδιες συνοριακές αρχές των κρατών μελών στα εν λόγω σημεία διέλευσης των εξωτερικών συνόρων έχουν πρόσβαση σε δεδομένα API πριν από την άφιξη των επιβατών.

(3) Το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο για τα δεδομένα API, το οποίο αποτελείται από την οδηγία 2004/82/ΕΚ του Συμβουλίου [4] και την εθνική νομοθεσία για τη μεταφορά της εν λόγω οδηγίας, έχει αποδειχθεί σημαντικό όσον αφορά τη βελτίωση των συνοριακών ελέγχων, συγκεκριμένα με τη δημιουργία πλαισίου ώστε τα κράτη μέλη να θεσπίσουν διατάξεις για τον καθορισμό υποχρεώσεων για τους αερομεταφορείς όσον αφορά τη διαβίβαση δεδομένων API για τους επιβάτες που μεταφέρονται στην επικράτειά τους. Ωστόσο, εξακολουθούν να παρατηρούνται αποκλίνουσες πρακτικές σε εθνικό επίπεδο. Ειδικότερα, δεν ζητούνται συστηματικά δεδομένα API από τους αερομεταφορείς και οι αερομεταφορείς βρίσκονται αντιμέτωποι με διαφορετικές απαιτήσεις όσον αφορά τον τύπο των πληροφοριών που πρέπει να συλλέγονται και τις συνθήκες υπό τις οποίες τα δεδομένα API πρέπει να διαβιβάζονται στις αρμόδιες συνοριακές αρχές. Αυτές οι αποκλίσεις οδηγούν όχι μόνο σε περιττό κόστος και πολυπλοκότητα για τους αερομεταφορείς, αλλά είναι και επιζήμιες για τη διασφάλιση αποτελεσματικών και αποδοτικών προκαταρκτικών ελέγχων των προσώπων που φτάνουν στα εξωτερικά σύνορα.

[1] ΕΕ C 228 της 29.6.2023, σ. 97.
[2] Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2024 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2024.
[3] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, περί κώδικα της Ένωσης σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων του Σένγκεν) (ΕΕ L 77 της 23.3.2016, σ. 1).
[4] Οδηγία 2004/82/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με την υποχρέωση των μεταφορέων να κοινοποιούν τα στοιχεία των επιβατών (ΕΕ L 261 της 6.8.2004, σ. 24).

(4) Το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο θα πρέπει να επικαιροποιηθεί και να αντικατασταθεί ώστε να διασφαλιστεί ότι οι κανόνες σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για την ενίσχυση και τη διευκόλυνση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας των συνοριακών ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα και την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης είναι σαφείς, εναρμονισμένοι και αποτελεσματικοί, σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/399 για τα κράτη μέλη στα οποία εφαρμόζεται, και με το εθνικό δίκαιο όπου δεν εφαρμόζεται.

(5) Προκειμένου να διασφαλιστεί η κατά το δυνατόν συνεπέστερη προσέγγιση σε ενωσιακό και σε διεθνές επίπεδο και υπό το πρίσμα των κανόνων για τη συλλογή δεδομένων API που ισχύουν σε διεθνές επίπεδο, το επικαιροποιημένο νομικό πλαίσιο που θεσπίζεται με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις σχετικές πρακτικές που έχουν συμφωνηθεί διεθνώς με τον αεροπορικό κλάδο, όπως στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων, της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σχετικά με τις εκ των προτέρων πληροφορίες για τους επιβάτες.

(6) Η συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API επηρεάζει την ιδιωτική ζωή των φυσικών προσώπων και συνεπάγεται την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα τους. Για τον πλήρη σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων τους, ιδίως του δικαιώματος σεβασμού της ιδιωτικής ζωής και του δικαιώματος στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, σύμφωνα με τον Χάρτη, θα πρέπει να προβλεφθούν κατάλληλα όρια και διασφαλίσεις. Για παράδειγμα, οποιαδήποτε επεξεργασία δεδομένων API, και ιδίως δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, θα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά σε ό,τι είναι απαραίτητο και ανάλογο προς την επίτευξη των στόχων που επιδιώκει ο παρών κανονισμός. Επιπλέον, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι η επεξεργασία οποιωνδήποτε δεδομένων API που συλλέγονται και διαβιβάζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού δεν οδηγεί σε κανενός είδους διάκριση που απαγορεύεται από τον Χάρτη.

(7) Για την επίτευξη των στόχων του, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει για όλους τους αερομεταφορείς που πραγματοποιούν πτήσεις προς την Ένωση, όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασης των αερομεταφορέων που εκτελούν τις εν λόγω πτήσεις, και οι οποίοι εκτελούν τόσο τις προγραμματισμένες όσο και τις μη προγραμματισμένες πτήσεις. Η συλλογή δεδομένων από οποιεσδήποτε άλλες πτήσεις αεροσκαφών πολιτικής αεροπορίας, όπως σχολές πιλότων, ιατρικές πτήσεις, πτήσεις έκτακτης ανάγκης, καθώς και από στρατιωτικές πτήσεις, δεν εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη συλλογή δεδομένων από τις εν λόγω πτήσεις, όπως προβλέπεται στο εθνικό δίκαιο που είναι συμβατό με το ενωσιακό δίκαιο. Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα ενός ενωσιακού συστήματος που θα υποχρεώνει τους φορείς εκμετάλλευσης ιδιωτικών πτήσεων να συλλέγουν και να διαβιβάζουν δεδομένα επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

(8) Οι υποχρεώσεις των αερομεταφορέων να συλλέγουν και να διαβιβάζουν δεδομένα API βάσει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να περιλαμβάνουν όλους τους επιβάτες πτήσεων προς την Ένωση, τους διερχόμενους επιβάτες των οποίων ο τελικός προορισμός βρίσκεται εκτός της Ένωσης και κάθε εκτός υπηρεσίας μέλος του πληρώματος που βρίσκεται σε πτήση από αερομεταφορέα σε σχέση με τα καθήκοντά του.

(9) Για λόγους αποτελεσματικότητας και ασφάλειας δικαίου, τα στοιχεία των πληροφοριών που αποτελούν από κοινού τα δεδομένα API τα οποία πρόκειται να συλλεχθούν και στη συνέχεια να διαβιβαστούν βάσει του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να απαριθμούνται με σαφή και εξαντλητικό τρόπο, καλύπτοντας τόσο τις πληροφορίες που σχετίζονται με κάθε επιβάτη όσο και τις πληροφορίες για την πτήση που πήρε ο επιβάτης. Βάσει του παρόντος κανονισμού και σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, αυτές οι πληροφορίες πτήσης θα πρέπει να καλύπτουν τις πληροφορίες σχετικά με τις θέσεις και τις αποσκευές, εφόσον είναι διαθέσιμες, καθώς και πληροφορίες σχετικά με το σημείο διέλευσης των συνόρων κατά την είσοδο στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους σε όλες τις περιπτώσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Όταν πληροφορίες σχετικά με τις αποσκευές ή τις θέσεις είναι διαθέσιμες σε άλλα συστήματα ΤΠ τα οποία βρίσκονται στη διάθεση του αερομεταφορέα, του χειριστή του, του παρόχου συστήματος ή της αρχής του αερολιμένα, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να ενσωματώνουν τις πληροφορίες αυτές στα δεδομένα API που διαβιβάζονται στις αρμόδιες συνοριακές αρχές. Τα δεδομένα API όπως ορίζονται και ρυθμίζονται βάσει του παρόντος κανονισμού δεν περιλαμβάνουν τα βιομετρικά δεδομένα.

(10) Προκειμένου να υπάρχει ευελιξία και καινοτομία, ο τρόπος εκπλήρωσης των υποχρεώσεων των αερομεταφορέων όσον αφορά τη συλλογή των δεδομένων API που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει καταρχήν να καθορίζεται από τον κάθε αερομεταφορέα, λαμβάνοντας υπόψη τους διάφορους τύπους αερομεταφορέων, όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, και τα αντίστοιχα επιχειρηματικά μοντέλα τους, συμπεριλαμβανομένων του χρόνου που απαιτείται για τον έλεγχο εισιτηρίων και της συνεργασίας με αερολιμένες. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη ότι υπάρχουν κατάλληλες τεχνολογικές λύσεις που επιτρέπουν την αυτόματη συλλογή ορισμένων δεδομένων API, ενώ παράλληλα εγγυώνται ότι τα σχετικά δεδομένα API είναι ακριβή, πλήρη και επικαιροποιημένα, και λαμβανομένων υπόψη των πλεονεκτημάτων της χρήσης της εν λόγω τεχνολογίας από την άποψη της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να υποχρεούνται να συλλέγουν τέτοια δεδομένα API χρησιμοποιώντας αυτοματοποιημένα μέσα, με την ανάγνωση πληροφοριών από μηχανικώς αναγνώσιμα δεδομένα του ταξιδιωτικού εγγράφου. Όταν δεν είναι τεχνικώς δυνατή η χρήση τέτοιων αυτοματοποιημένων μέσων σε έκτακτες περιστάσεις, οι αερομεταφορείς θα πρέπει κατ' εξαίρεση να συλλέγουν τα δεδομένα API χειροκίνητα, είτε στο πλαίσιο της διαδικασίας του ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων είτε στο πλαίσιο του ελέγχου εισιτηρίων στον αερολιμένα, κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

(11) Η συλλογή δεδομένων API με αυτοματοποιημένα μέσα θα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στα αλφαριθμητικά δεδομένα που περιέχονται στο ταξιδιωτικό έγγραφο και δεν θα πρέπει να οδηγεί στη συλλογή οποιωνδήποτε βιομετρικών δεδομένων. Δεδομένου ότι η συλλογή δεδομένων API αποτελεί μέρος της διαδικασίας ελέγχου εισιτηρίων, είτε ηλεκτρονικά είτε στον αερολιμένα, ο παρών κανονισμός δεν περιλαμβάνει καμία υποχρέωση των αερομεταφορέων να ελέγχουν το ταξιδιωτικό έγγραφο του επιβάτη τη στιγμή της επιβίβασης. Η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό δεν επιβάλλει καμία υποχρέωση

για τους επιβάτες να φέρουν ταξιδιωτικό έγγραφο κατά τη στιγμή της επιβίβασης. Αυτό δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από άλλες νομικές πράξεις της Ένωσης ή του εθνικού δικαίου που είναι συμβατό με το δίκαιο της Ένωσης.

(12) Η συλλογή δεδομένων API από ταξιδιωτικά έγγραφα θα πρέπει επίσης να συνάδει με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ για τα μηχανικώς αναγνώσιμα ταξιδιωτικά έγγραφα, τα οποία έχουν ενσωματωθεί στο ενωσιακό δίκαιο με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1157 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]), τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2252/2004 του Συμβουλίου ([6]) και την οδηγία (ΕΕ) 2019/997 του Συμβουλίου ([7]).

(13) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στις αντίστοιχες κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις θα πρέπει να οδηγούν σε ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από τους αερομεταφορείς, ελαχιστοποιώντας έτσι το κόστος διασύνδεσης των αντίστοιχων συστημάτων τους. Για να διευκολυνθεί η εναρμονισμένη εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους αερομεταφορείς, ιδίως όσον αφορά τη δομή των δεδομένων, τον μορφότυπο και το πρωτόκολλο διαβίβασης, η Επιτροπή, με βάση τη συνεργασία της με τις αρμόδιες συνοριακές αρχές, άλλες αρχές των κρατών μελών, αερομεταφορείς και σχετικούς οργανισμούς της Ένωσης, θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το πρακτικό εγχειρίδιο που συντάσσει η Επιτροπή παρέχει όλες τις αναγκαίες κατευθυντήριες γραμμές και διευκρινίσεις.

(14) Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα των δεδομένων API, ο δρομολογητής που θα εγκατασταθεί βάσει του παρόντος κανονισμός θα πρέπει να επαληθεύει κατά πόσον τα δεδομένα API που του διαβιβάζονται από τους αερομεταφορείς συμμορφώνονται με τους υποστηριζόμενους μορφότυπους δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων τυποποιημένων πεδίων δεδομένων ή κωδικών, τόσο ως προς το περιεχόμενο όσο και ως προς τη δομή. Εάν διαπιστωθεί από την επαλήθευση ότι τα δεδομένα δεν συμμορφώνονται με αυτούς τους μορφότυπους δεδομένων, ο δρομολογητής θα πρέπει, αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο, να ενημερώσει τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα.

(15) Είναι σημαντικό τα συστήματα αυτόματης συλλογής δεδομένων και άλλες διαδικασίες που θεσπίζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού να μην επηρεάζουν αρνητικά τους εργαζομένους στον κλάδο των αερομεταφορών, στους οποίους πρέπει να δίνονται ευκαιρίες αναβάθμισης των δεξιοτήτων τους και επανειδίκευσης που θα αυξήσουν την αποδοτικότητα και την αξιοπιστία της συλλογής και διαβίβασης δεδομένων, καθώς και τις συνθήκες εργασίας στον εν λόγω κλάδο.

(16) Οι επιβάτες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν οι ίδιοι ορισμένα δεδομένα API με αυτοματοποιημένα μέσα κατά τη διάρκεια διαδικασίας ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων, για παράδειγμα μέσω ασφαλούς εφαρμογής στο έξυπνο τηλέφωνο του επιβάτη, σε υπολογιστή ή σε κάμερα web με δυνατότητα ανάγνωσης των μηχαναγνώσιμων δεδομένων του ταξιδιωτικού εγγράφου. Όταν οι επιβάτες δεν ολοκληρώνουν διαδικτυακά τον έλεγχο εισιτηρίων, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να τους προσφέρουν τη δυνατότητα να παράσχουν τα μηχανικώς αναγνώσιμα δεδομένα API που απαιτούνται κατά τον έλεγχο εισιτηρίων στο αεροδρόμιο με τη βοήθεια περιπτέρου αυτοεξυπηρέτησης ή προσωπικού του αερομεταφορέα στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων. Με την επιφύλαξη της ελευθερίας των αερομεταφορέων να ορίζουν αεροπορικούς ναύλους και να καθορίζουν την εμπορική πολιτική τους, είναι σημαντικό οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό να μην οδηγούν σε δυσανάλογα εμπόδια για τους επιβάτες που δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν επιγραμμικά μέσα για την παροχή δεδομένων API, όπως πρόσθετα τέλη για την παροχή δεδομένων API στον αερολιμένα. Επιπλέον, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει μεταβατική περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας οι επιβάτες θα έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν δεδομένα API με μη αυτόματο τρόπο στο πλαίσιο της διαδικασίας ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων. Στις περιπτώσεις αυτές, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να χρησιμοποιούν τεχνικές επαλήθευσης δεδομένων.

(17) Προκειμένου να διασφαλιστεί η εκπλήρωση των δικαιωμάτων που προβλέπονται στον Χάρτη και να εξασφαλιστούν προσβάσιμες και χωρίς αποκλεισμούς ταξιδιωτικές επιλογές, ιδίως για τις ευάλωτες ομάδες και τα άτομα με αναπηρία, και σύμφωνα με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([8]), οι αερομεταφορείς, με την υποστήριξη των κρατών μελών, θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι υπάρχει ανά πάσα στιγμή η δυνατότητα παροχής των αναγκαίων δεδομένων από τους επιβάτες στον αερολιμένα.

(18) Λαμβανομένων υπόψη των πλεονεκτημάτων που προσφέρει η χρήση αυτοματοποιημένων μέσων για τη συλλογή μηχαναγνώσιμων δεδομένων API και λαμβανομένης υπόψη της σαφήνειας που προκύπτει από τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις που θεσπίζονται βάσει του παρόντος κανονισμού, οι αερομεταφορείς που αποφασίζουν να χρησιμοποιήσουν αυτοματοποιημένα μέσα για τη συλλογή των πληροφοριών που καλούνται να διαβιβάσουν σύμφωνα με την οδηγία 2004/82/ΕΚ θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα, αλλά όχι την υποχρέωση, να εφαρμόζουν αυτές τις απαιτήσεις, αφού εγκριθούν, σε σχέση με τη συγκεκριμένη χρήση των αυτοματοποιημένων μέσων, εφόσον η εν λόγω οδηγία είναι εφαρμόσιμη

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1157 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την ενίσχυση της ασφάλειας των δελτίων ταυτότητας των πολιτών της Ένωσης και των εγγράφων διαμονής που εκδίδονται για πολίτες της Ένωσης και τα μέλη των οικογενειών τους που ασκούν το δικαίωμα ελεύθερης κυκλοφορίας (ΕΕ L 188 της 12.7.2019, σ. 67).

([6]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2252/2004 του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2004, σχετικά με την καθιέρωση προτύπων για τα χαρακτηριστικά ασφαλείας και τη χρήση βιομετρικών στοιχείων στα διαβατήρια και τα ταξιδιωτικά έγγραφα των κρατών μελών (ΕΕ L 385 της 29.12.2004, σ. 1).

([7]) Οδηγία (ΕΕ) 2019/997 του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2019, για τη θέσπιση προσωρινού ταξιδιωτικού εγγράφου της ΕΕ και για την κατάργηση της απόφασης 96/409/ΚΕΠΠΑ (ΕΕ L 163 της 20.6.2019, σ. 1).

([8]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς (ΕΕ L 204 της 26.7.2006, σ. 1).

και το επιτρέπει. Οποιαδήποτε τέτοιου είδους εθελοντική εφαρμογή των εν λόγω προδιαγραφών κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2004/82/ΕΚ δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι θίγει με οποιονδήποτε τρόπο τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων και των κρατών μελών βάσει της εν λόγω οδηγίας.

(19) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι προκαταρκτικοί έλεγχοι που διενεργούνται εκ των προτέρων από τις αρμόδιες συνοριακές αρχές είναι αποτελεσματικοί και αποδοτικοί, τα δεδομένα API που διαβιβάζονται στις εν λόγω αρχές θα πρέπει να περιέχουν τα δεδομένα των επιβατών που έχει όντως προγραμματιστεί να διασχίσουν τα εξωτερικά σύνορα, δηλαδή των επιβατών που έχουν όντως επιβιβαστεί στο αεροσκάφος, ανεξάρτητα από το αν ο τελικός προορισμός του επιβάτη βρίσκεται εντός ή εκτός της Ένωσης. Επομένως, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να διαβιβάζουν τα δεδομένα API αμέσως μετά το κλείσιμο της πτήσης. Επιπλέον, τα δεδομένα API βοηθούν τις αρμόδιες συνοριακές αρχές να διακρίνουν τους νόμιμους επιβάτες από επιβάτες που παρουσιάζουν ενδιαφέρον και για τους οποίους, επομένως, ενδέχεται να απαιτούνται πρόσθετες επαληθεύσεις οι οποίες χρειάζονται περαιτέρω συντονισμό και προετοιμασία των μέτρων παρακολούθησης που πρέπει να ληφθούν κατά την άφιξη. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί, για παράδειγμα, σε περιπτώσεις απροσδόκητου αριθμού επιβατών που παρουσιάζουν ενδιαφέρον, οι φυσικοί έλεγχοι των οποίων στα σύνορα θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά τους συνοριακούς ελέγχους και τους χρόνους αναμονής στα σύνορα για τους υπόλοιπους, νόμιμους επιβάτες. Προκειμένου να δοθεί στις αρμόδιες συνοριακές αρχές η δυνατότητα να προετοιμάσουν κατάλληλα και αναλογικά μέτρα στα σύνορα, όπως η προσωρινή ενίσχυση ή αναδιάταξη προσωπικού, ιδίως όσον αφορά πτήσεις στις οποίες ο χρόνος μεταξύ του κλεισίματος της πτήσης και της άφιξης στα εξωτερικά σύνορα δεν αρκεί ώστε να μπορέσουν οι αρμόδιες συνοριακές αρχές να προετοιμάσουν την καταλληλότερη απόκριση, τα δεδομένα API θα πρέπει επίσης να διαβιβάζονται πριν από την επιβίβαση, τη στιγμή ελέγχου εισιτηρίων κάθε επιβάτη.

(20) Προκειμένου να αποφευχθεί κάθε κίνδυνος κατάχρησης και σύμφωνα με την αρχή του περιορισμού του σκοπού, θα πρέπει να απαγορεύεται ρητά στις αρμόδιες συνοριακές αρχές να επεξεργάζονται τα δεδομένα API που λαμβάνουν βάσει του παρόντος κανονισμού για οποιονδήποτε άλλο σκοπό εκτός από αυτούς που αναφέρονται ρητά στον παρόντα κανονισμό και σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/399 για τα κράτη μέλη στα οποία εφαρμόζεται ο εν λόγω κανονισμός ή, όταν ο εν λόγω κανονισμός δεν εφαρμόζεται, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες που ορίζονται στο εθνικό δίκαιο.

(21) Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι αρμόδιες συνοριακές αρχές διαθέτουν επαρκή χρόνο για τη διενέργεια αποτελεσματικών προκαταρκτικών ελέγχων σε όλους τους επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων και όσων ταξιδεύουν σε πτήσεις ανταπόκρισης, καθώς και επαρκή χρόνο για να διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα API που συλλέγονται και διαβιβάζονται από τους αερομεταφορείς είναι ακριβή, πλήρη, και επικαιροποιημένα και, όπου απαιτείται, να ζητούν πρόσθετες διευκρινίσεις, διορθώσεις ή συμπληρώσεις από τους αερομεταφορείς, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα API παραμένουν διαθέσιμα έως ότου όλοι οι επιβάτες εμφανιστούν ουσιαστικά στο σημείο διέλευσης των συνόρων, οι αρμόδιες συνοριακές αρχές θα πρέπει να αποθηκεύουν τα δεδομένα API που λαμβάνουν βάσει του παρόντος κανονισμού για καθορισμένη χρονική περίοδο, η οποία περιορίζεται στην απολύτως απαραίτητη για τους εν λόγω σκοπούς. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις κατά τις οποίες μεμονωμένοι επιβάτες, μετά την προσγείωση, δεν παρουσιάζονται σε συνοριακό σημείο διέλευσης εντός της εν λόγω καθορισμένης χρονικής περιόδου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν στις αρμόδιες συνοριακές αρχές τους να αποθηκεύουν τα δεδομένα API των εν λόγω μεμονωμένων επιβατών έως ότου παρουσιαστούν σε συνοριακό σημείο διέλευσης ή το αργότερο για πρόσθετη καθορισμένη χρονική περίοδο. Όταν τα κράτη μέλη επιθυμούν να κάνουν χρήση της εν λόγω δυνατότητας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι υπεύθυνα να θεσπίσουν τα κατάλληλα μέσα για την ταυτοποίηση των εν λόγω μεμονωμένων επιβατών, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η μεγαλύτερη διάρκεια διατήρησης των ειδικών δεδομένων API τους παραμένει περιορισμένη σε ό, τι είναι απολύτως αναγκαίο.

(22) Προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν σε αιτήματα για πρόσθετες διευκρινίσεις, διορθώσεις ή συμπληρώσεις από τις αρμόδιες συνοριακές αρχές, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αποθηκεύουν τα δεδομένα API που διαβίβασαν βάσει του παρόντος κανονισμού για καθορισμένη και αυστηρά αναγκαία χρονική περίοδο. Πέραν αυτού, και προκειμένου να ενισχυθεί η ταξιδιωτική εμπειρία των νόμιμων επιβατών, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να είναι σε θέση να διατηρούν και να χρησιμοποιούν τα δεδομένα API όταν είναι αναγκαίο για τη συνήθη άσκηση των δραστηριοτήτων τους, ιδίως για τη διευκόλυνση των ταξιδιών, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο και ιδίως τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9]).

(23) Προκειμένου να αποφευχθεί η υποχρέωση των αερομεταφορέων να δημιουργήσουν και να διατηρούν πολλαπλές συνδέσεις με τις αρμόδιες συνοριακές αρχές των κρατών μελών για τη διαβίβαση των δεδομένων API που συλλέγονται βάσει του παρόντος κανονισμού, καθώς και η σχετική αναποτελεσματικότητα και οι κίνδυνοι ασφαλείας, θα πρέπει να προβλεφθεί ένας μόνο δρομολογητής, που θα δημιουργηθεί και θα λειτουργεί σε επίπεδο Ένωσης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/13 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]) και θα χρησιμεύει ως σημείο σύνδεσης και διανομής για τις εν λόγω διαβιβάσεις. Για λόγους αποδοτικότητας και οικονομικής αποδοτικότητας,

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

([10]) Κανονισμός (ΕΕ) 2025/13 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2024, σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες με σκοπό την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818 (ΕΕ L, 2025/13, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/13/oj).

ο δρομολογητής θα πρέπει, στον βαθμό που είναι τεχνικά δυνατό και με πλήρη τήρηση των κανόνων του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2025/13, να βασίζεται σε τεχνικά στοιχεία από άλλα σχετικά συστήματα που έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο της ενωσιακής νομοθεσίας, ιδίως τη διαδικτυακή υπηρεσία που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2226 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([11]), την πύλη μεταφορέων που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1240 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([12]) και την πύλη μεταφορέων που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 767/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([13]). Προκειμένου να μειωθεί ο αντίκτυπος στους αερομεταφορείς και να διασφαλιστεί μια εναρμονισμένη προσέγγιση έναντι των αερομεταφορέων, ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη λειτουργική διαχείριση συστημάτων ΤΠ μεγάλης κλίμακας στον χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης (eu-LISA), ο οποίος ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1726 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([14]), θα πρέπει να σχεδιάσει τον δρομολογητή, στον βαθμό που είναι τεχνικά και λειτουργικά δυνατό, κατά τρόπο συνεκτικό και συνεπή με τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων που ορίζονται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 767/2008, (ΕΕ) 2017/2226 και (ΕΕ) 2018/1240.

(24) Προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της διαβίβασης δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας και να υποστηριχθεί η παρακολούθηση των δεδομένων API που διαβιβάζονται στις αρμόδιες συνοριακές αρχές, ο δρομολογητής θα πρέπει να λαμβάνει δεδομένα για την κίνηση πτήσεων σε πραγματικό χρόνο που συλλέγονται από άλλους οργανισμούς, όπως ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol).

(25) Βάσει του εν λόγω κανονισμού, ο δρομολογητής θα πρέπει να διαβιβάζει τα δεδομένα API με αυτοματοποιημένο τρόπο στις σχετικές αρμόδιες συνοριακές αρχές, οι οποίες θα πρέπει να καθορίζονται με βάση το σημείο διέλευσης των συνόρων κατά την είσοδο στο έδαφος του κράτους μέλους που περιλαμβάνεται στα εν λόγω δεδομένα API. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία διανομής, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να υποδεικνύει ποιες συνοριακές αρχές είναι αρμόδιες να λαμβάνουν τα δεδομένα API που διαβιβάζονται από τον δρομολογητή. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίσουν ενιαίο σημείο εισόδου δεδομένων το οποίο λαμβάνει τα δεδομένα API από τον δρομολογητή και διαβιβάζει τα εν λόγω δεδομένα αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο στις αρμόδιες συνοριακές αρχές του οικείου κράτους μέλους. Για να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία του παρόντος κανονισμού και για λόγους διαφάνειας, οι πληροφορίες σχετικά με τις αρμόδιες συνοριακές αρχές θα πρέπει να δημοσιοποιούνται.

(26) Ο δρομολογητής θα πρέπει να χρησιμεύει μόνο για τη διευκόλυνση της διαβίβασης δεδομένων API από τους αερομεταφορείς στις αρμόδιες συνοριακές αρχές σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και δεν θα πρέπει να αποτελεί αποθετήριο δεδομένων API. Επομένως, και προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί κάθε κίνδυνος μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή άλλης κατάχρησης και σύμφωνα με την αρχή της ελαχιστοποίησης των δεδομένων, δεν πραγματοποιείται καμία αποθήκευση, παρά μόνο αν είναι απολύτως απαραίτητο για τεχνικούς σκοπούς που σχετίζονται με τη διαβίβαση και τα δεδομένα API θα πρέπει να διαγράφονται από τον δρομολογητή, αμέσως, μόνιμα και με αυτοματοποιημένο τρόπο από τη στιγμή που θα ολοκληρωθεί η διαβίβαση.

(27) Για να μπορέσουν οι αερομεταφορείς να επωφεληθούν το συντομότερο δυνατό από τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η χρήση του δρομολογητή που θα αναπτυχθεί από τον eu-LISA σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/13 και για να αποκτήσουν εμπειρία στη χρήση του, θα πρέπει να παρέχεται στους αερομεταφορείς η δυνατότητα, και όχι η υποχρέωση, να χρησιμοποιούν τον δρομολογητή για τη διαβίβαση των πληροφοριών που υποχρεούνται να διαβιβάζουν σύμφωνα με την οδηγία 2004/82/ΕΚ κατά τη διάρκεια μιας ενδιάμεσης περιόδου. Αυτή η ενδιάμεση περίοδος θα πρέπει να αρχίσει τη στιγμή κατά την οποία ξεκινά τη λειτουργία του ο δρομολογητής και να λήξει όταν παύσουν να ισχύουν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την εν λόγω οδηγία. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οποιαδήποτε τέτοια εθελοντική χρήση του δρομολογητή πραγματοποιείται κατά τρόπο υπεύθυνο, θα πρέπει να ζητείται η προηγούμενη γραπτή συμφωνία του κράτους μέλους που πρόκειται να λάβει τις πληροφορίες, κατόπιν αιτήματος του αερομεταφορέα και αφού το εν λόγω κράτος μέλος έχει διεξαγάγει επαληθεύσεις και έχει λάβει διαβεβαιώσεις, όπως απαιτείται. Ομοίως, για να αποφευχθεί η περίπτωση οι αερομεταφορείς να ξεκινούν και να σταματούν επανειλημμένα τη χρήση του δρομολογητή, όταν ένας αερομεταφορέας ξεκινήσει την εν λόγω χρήση σε εθελοντική βάση, θα πρέπει να απαιτείται να τη συνεχίσει, εκτός εάν υπάρχουν αντικειμενικοί λόγοι να διακόψει τη χρήση του δρομολογητή για τη διαβίβαση των πληροφοριών στις αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους, όπως εάν έχει καταστεί προφανές ότι οι πληροφορίες δεν διαβιβάζονται κατά τρόπο νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και γρήγορο. Για λόγους ορθής εφαρμογής της δυνατότητας εθελοντικής χρήσης του

([11]) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2226 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2017, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εισόδου/εξόδου (ΣΕΕ) για την καταχώριση δεδομένων εισόδου και εξόδου και δεδομένων άρνησης εισόδου των υπηκόων τρίτων χωρών που διέρχονται τα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών, τον καθορισμό των όρων πρόσβασης στο ΣΕΕ για σκοπούς επιβολής του νόμου και την τροποποίηση της σύμβασης εφαρμογής της Συμφωνίας του Σένγκεν και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 767/2008 και (ΕΕ) αριθ. 1077/2011 (ΕΕ L 327 της 9.12.2017, σ. 20).

([12]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1240 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Σεπτεμβρίου 2018, για τη θέσπιση Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών και Αδειοδότησης Ταξιδιού (ETIAS), καθώς και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1077/2011, (ΕΕ) αριθ. 515/2014, (ΕΕ) 2016/399, (ΕΕ) 2016/1624 και (ΕΕ) 2017/2226 (ΕΕ L 236 της 19.9.2018, σ. 1).

([13]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 767/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για το Σύστημα Πληροφοριών για τις Θεωρήσεις (VIS) και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών για τις θεωρήσεις μικρής διάρκειας, τις θεωρήσεις μακράς διάρκειας και τις άδειες διαμονής (κανονισμός VIS) (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 60).

([14]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1726 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Νοεμβρίου 2018, σχετικά με τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη λειτουργική διαχείριση συστημάτων ΤΠ μεγάλης κλίμακας στον χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης (eu-LISA), και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1987/2006 και της απόφασης 2007/533/ΔΕΥ του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1077/2011 (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 99).

δρομολογητή, και λαμβανομένων δεόντως υπόψη των δικαιωμάτων και των συμφερόντων όλων των θιγόμενων μερών, θα πρέπει να προβλεφθούν στον παρόντα κανονισμό οι απαραίτητοι κανόνες για τις διαβουλεύσεις και την παροχή πληροφοριών. Οποιαδήποτε τέτοιου είδους εθελοντική χρήση του δρομολογητή κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2004/82/ΕΚ, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι θίγει με οποιονδήποτε τρόπο τις υποχρεώσεις αερομεταφορέων και κρατών μελών βάσει της εν λόγω οδηγίας.

(28) Ο δρομολογητής που θα δημιουργηθεί και θα λειτουργεί βάσει του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2025/13 αναμένεται να μειώσει και να απλουστεύσει τις τεχνικές συνδέσεις που απαιτούνται για τη διαβίβαση των δεδομένων API βάσει του παρόντος κανονισμού, περιορίζοντάς τες σε μία μόνο σύνδεση ανά αερομεταφορέα και ανά αρμόδια συνοριακή αρχή. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει την υποχρέωση για τις αρμόδιες συνοριακές αρχές και τους αερομεταφορείς να δημιουργήσουν από την πλευρά τους μια τέτοια σύνδεση και να επιτύχουν την απαιτούμενη ενσωμάτωση στον δρομολογητή, ώστε να διασφαλίζεται ότι το σύστημα διαβίβασης δεδομένων API που θεσπίζεται από τον παρόντα κανονισμό μπορεί να λειτουργεί σωστά. Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη του δρομολογητή από τον eu-LISA θα πρέπει να καθιστά δυνατή την αποτελεσματική και αποδοτική σύνδεση και ενοποίηση των συστημάτων και της υποδομής των αερομεταφορέων με τον καθορισμό όλων των σχετικών προτύπων και τεχνικών απαιτήσεων. Για να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία του συστήματος που θεσπίζεται με τον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να προβλεφθούν λεπτομερείς κανόνες. Κατά τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του δρομολογητή, ο eu-LISA θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα δεδομένα API που μεταφέρονται από τους αερομεταφορείς και διαβιβάζονται στις αρμόδιες συνοριακές αρχές κρυπτογραφούνται κατά τη διαμετακόμιση.

(29) Λαμβανομένων υπόψη των συμφερόντων της Ένωσης που διακυβεύονται, όλα τα κόστη που επιβαρύνουν τον eu-LISA για την εκτέλεση των καθηκόντων του βάσει του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τον δρομολογητή, θα πρέπει να βαρύνουν τον προϋπολογισμό της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων του σχεδιασμού και της ανάπτυξης του δρομολογητή, της φιλοξενίας και της τεχνικής διαχείρισης του δρομολογητή, καθώς και της δομής διακυβέρνησης του eu-LISA για την υποστήριξη του σχεδιασμού, της ανάπτυξης, της φιλοξενίας και της τεχνικής διαχείρισης του δρομολογητή. Το ίδιο ενδέχεται να ισχύει για τις δαπάνες που προκύπτουν για τα κράτη μέλη σε σχέση με τις συνδέσεις τους και την ενσωμάτωσή τους στον δρομολογητή και τη συντήρησή τους, όπως απαιτείται βάσει του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της Ένωσης. Είναι σημαντικό ο προϋπολογισμός της Ένωσης να παρέχει κατάλληλη χρηματοδοτική στήριξη στα κράτη μέλη για τις εν λόγω δαπάνες. Για τον σκοπό αυτό, οι χρηματοδοτικές ανάγκες των κρατών μελών θα πρέπει να υποστηρίζονται από τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης, σύμφωνα με τους κανόνες επιλεξιμότητας και τα ποσοστά συγχρηματοδότησης που ορίζονται στις σχετικές νομικές πράξεις της Ένωσης. Η ετήσια συνεισφορά της Ένωσης που διατίθεται στον eu-LISA θα πρέπει να καλύπτει τις ανάγκες που σχετίζονται με τη φιλοξενία και την τεχνική διαχείριση του δρομολογητή βάσει αξιολόγησης που διενεργεί ο eu-LISA. Ο προϋπολογισμός της Ένωσης θα πρέπει επίσης να καλύπτει τη στήριξη, όπως είναι η κατάρτιση, από τον eu-LISA προς τους αερομεταφορείς και τις αρμόδιες συνοριακές αρχές, ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτελεσματική μεταφορά και διαβίβαση δεδομένων API μέσω του δρομολογητή. Οι δαπάνες που επιβαρύνουν τις ανεξάρτητες εθνικές εποπτικές αρχές σε σχέση με τα καθήκοντα που τους ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να βαρύνουν τα αντίστοιχα κράτη μέλη.

(30) Δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο, λόγω εξαιρετικών περιστάσεων και παρά τα εύλογα μέτρα που έχουν ληφθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, να μη λειτουργεί σωστά η κεντρική υποδομή ή ένα από τα τεχνικά στοιχεία του δρομολογητή ή οι υποδομές επικοινωνίας που συνδέουν τις αρμόδιες συνοριακές αρχές και τους αερομεταφορείς, οδηγώντας έτσι σε τεχνική αδυναμία των αερομεταφορέων να διαβιβάζουν δεδομένα API ή των αρμόδιων συνοριακών αρχών να λαμβάνουν δεδομένα API. Δεδομένης της μη διαθεσιμότητας του δρομολογητή και του ότι γενικά δεν θα είναι ευλόγως δυνατό για τους αερομεταφορείς να διαβιβάσουν τα δεδομένα API που επηρεάζονται από τη βλάβη κατά τρόπο νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και γρήγορο μέσω εναλλακτικών μέσων, η υποχρέωση των αερομεταφορέων να διαβιβάσουν τα εν λόγω δεδομένα API στον δρομολογητή παύει να ισχύει για όσο διάστημα παραμένει η τεχνική αδυναμία. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα των δεδομένων API που είναι απαραίτητα για την ενίσχυση και τη διευκόλυνση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των συνοριακών ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα και για την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να συνεχίσουν να συλλέγουν και να αποθηκεύουν δεδομένα API, προκειμένου αυτά να μπορούν να διαβιβάζονται μόλις επιλυθεί η τεχνική αδυναμία. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν η διάρκεια και οι αρνητικές επιπτώσεις κάθε τεχνικής αδυναμίας, τα ενδιαφερόμενα μέρη θα πρέπει στην περίπτωση αυτή να αλληλοενημερώνονται αμέσως και να λαμβάνουν αμέσως όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αντιμετώπιση της τεχνικής αδυναμίας. Η ρύθμιση αυτή δεν θα πρέπει να θίγει τις δυνάμει του παρόντος κανονισμού υποχρεώσεις όλων των ενδιαφερόμενων μερών να διασφαλίζουν την ορθή λειτουργία του δρομολογητή και των αντίστοιχων συστημάτων και υποδομών τους, καθώς και το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς υπόκεινται σε κυρώσεις όταν δεν εκπληρώνουν τις εν λόγω υποχρεώσεις, ακόμη και σε περίπτωση που επιδιώκουν να βασιστούν στη ρύθμιση αυτή εφόσον αυτό δεν είναι δικαιολογημένο. Προκειμένου να αποτραπεί μια τέτοια κατάχρηση και να διευκολυνθεί η εποπτεία και, κατά περίπτωση, η επιβολή κυρώσεων, οι αερομεταφορείς που επικαλούνται αυτήν τη ρύθμιση λόγω βλάβης του δικού τους συστήματος και υποδομής, θα πρέπει να το αναφέρουν στην αρμόδια εποπτική αρχή.

(31) Όταν οι αερομεταφορείς διατηρούν άμεσες συνδέσεις με αρμόδιες συνοριακές αρχές για τη διαβίβαση δεδομένων API, οι συνδέσεις αυτές μπορούν να αποτελέσουν κατάλληλα μέσα που διασφαλίζουν το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας των δεδομένων για τη διαβίβαση δεδομένων API απευθείας στις αρμόδιες συνοριακές αρχές σε περίπτωση τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή. Οι αρμόδιες συνοριακές αρχές θα πρέπει να μπορούν, σε εξαιρετικές περιπτώσεις που, για τεχνικούς λόγους, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο δρομολογητής, να ζητούν από τους αερομεταφορείς να χρησιμοποιούν τα εν λόγω κατάλληλα μέσα, το οποίο δεν συνεπάγεται την υποχρέωση των αερομεταφορέων να διατηρούν ή να εισάγουν τέτοιες άμεσες συνδέσεις ή οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο που διασφαλίζει το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας των δεδομένων για τη διαβίβαση δεδομένων API απευθείας στις αρμόδιες συνοριακές αρχές. Η κατ' εξαίρεση διαβίβαση δεδομένων API με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο, όπως με κρυπτογραφημένο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή ασφαλή διαδικτυακή πύλη, και εξαιρουμένης της χρήσης μη τυποποιημένων ηλεκτρονικών μορφοτύπων, θα πρέπει να

διασφαλίζει το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας των δεδομένων. Τα δεδομένα API που λαμβάνονται από τις αρμόδιες συνοριακές αρχές με τα εν λόγω άλλα κατάλληλα μέσα θα πρέπει να υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με τους κανόνες και τις εγγυήσεις προστασίας των δεδομένων που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/399 και στο εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο. Μετά την ανακοίνωση από τον eu-LISA ότι η τεχνική αδυναμία αντιμετωπίστηκε επιτυχώς και εφόσον επιβεβαιωθεί ότι ολοκληρώθηκε η διαβίβαση των δεδομένων API μέσω του δρομολογητή στην αρμόδια συνοριακή αρχή, η αρμόδια συνοριακή αρχή θα πρέπει να διαγράψει αμέσως τα δεδομένα API που είχε λάβει προηγουμένως με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο. Η διαγραφή αυτή δεν θα πρέπει να επηρεάζει συγκεκριμένες περιπτώσεις στις οποίες τα δεδομένα API που έλαβαν οι αρμόδιες συνοριακές αρχές με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο έχουν εν τω μεταξύ υποβληθεί σε περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 για τους συγκεκριμένους σκοπούς της ενίσχυσης και της διευκόλυνσης της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των συνοριακών ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα και της καταπολέμησης της παράνομης μετανάστευσης.

(32) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με το θεμελιώδες δικαίωμα της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προσδιορίζει τον υπεύθυνο επεξεργασίας και τον εκτελούντα την επεξεργασία και να θεσπίζει κανόνες για τους ελέγχους. Για λόγους αποτελεσματικής παρακολούθησης, εξασφάλισης επαρκούς προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και ελαχιστοποίησης των κινδύνων ασφαλείας, θα πρέπει επίσης να προβλεφθούν κανόνες για την καταγραφή, την ασφάλεια της επεξεργασίας και τον αυτοέλεγχο. Όταν σχετίζονται με την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να συμφωνούν με τις νομικές πράξεις της Ένωσης που ισχύουν γενικά για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ιδίως τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([15]).

(33) Με την επιφύλαξη ειδικότερων κανόνων που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό για την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 θα πρέπει να εφαρμόζεται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα κράτη μέλη και τους αερομεταφορείς δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 θα πρέπει να εφαρμόζεται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τον eu-LISA κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του βάσει του παρόντος κανονισμού.

(34) Λαμβάνοντας υπόψη το δικαίωμα των επιβατών να ενημερώνονται για την επεξεργασία των οικείων δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι παρέχονται στους επιβάτες ακριβείς πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή δεδομένων API, τη διαβίβαση των εν λόγω δεδομένων στις αρμόδιες συνοριακές αρχές και τα δικαιώματά τους ως υποκειμένων των δεδομένων, οι οποίες είναι εύκολα προσβάσιμες και κατανοητές, κατά τη στιγμή της κράτησης και κατά τον έλεγχο εισιτηρίων.

(35) Οι έλεγχοι προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για τους οποίους είναι υπεύθυνα τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούνται από τις ανεξάρτητες εποπτικές αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 51 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 ή από ελεγκτικό φορέα επιφορτισμένο με το καθήκον αυτό από την εποπτική αρχή.

(36) Ο σκοπός των εργασιών επεξεργασίας βάσει του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η διαβίβαση δεδομένων API από αερομεταφορείς μέσω του δρομολογητή στις αρμόδιες συνοριακές αρχές των κρατών μελών, είναι η παροχή συνδρομής στις εν λόγω αρχές για την εκτέλεση των υποχρεώσεων και των καθηκόντων τους όσον αφορά τη διαχείριση των συνόρων σε σχέση με την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης. Επομένως, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν αρχές που θα είναι υπεύθυνοι επεξεργασίας για την επεξεργασία των δεδομένων στον δρομολογητή, τη διαβίβαση των δεδομένων από τον δρομολογητή στις αρμόδιες συνοριακές αρχές και την επακόλουθη επεξεργασία των εν λόγω δεδομένων για την ενίσχυση και τη διευκόλυνση των συνοριακών ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή και τον eu-LISA για τις εν λόγω αρχές. Για την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στον δρομολογητή, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι από κοινού υπεύθυνοι επεξεργασίας σύμφωνα με το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679. Οι αερομεταφορείς, από την πλευρά τους, θα πρέπει να είναι αυτοτελώς υπεύθυνοι επεξεργασίας όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα βάσει του παρόντος κανονισμού. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, τόσο οι αερομεταφορείς όσο και οι αρμόδιες συνοριακές αρχές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητοι υπεύθυνοι επεξεργασίας όσον αφορά τις δραστηριότητες επεξεργασίας δεδομένων API βάσει του παρόντος κανονισμού. Ως υπεύθυνος για τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη φιλοξενία και την τεχνική διαχείριση του δρομολογητή, ο eu-LISA θα πρέπει να υλοποιεί την επεξεργασία δεδομένων API τα οποία αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα μέσω του δρομολογητή, συμπεριλαμβανομένης της διαβίβασης των δεδομένων από τον δρομολογητή στις αρμόδιες συνοριακές αρχές και της αποθήκευσης των εν λόγω δεδομένων στον δρομολογητή, στον βαθμό που η εν λόγω αποθήκευση είναι αναγκαία για τεχνικούς σκοπούς.

(37) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων του παρόντος κανονισμού από τους αερομεταφορείς, θα πρέπει να προβλεφθεί ο διορισμός και η εξουσιοδότηση των εθνικών αρχών ως εθνικών εποπτικών αρχών API που είναι επιφορτισμένες με την παρακολούθηση της εφαρμογής των εν λόγω κανόνων. Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν τις αρμόδιες συνοριακές αρχές τους ως εθνικές εποπτικές αρχές API. Οι κανόνες του παρόντος κανονισμού σχετικά με την εν λόγω παρακολούθηση, μεταξύ άλλων όσον αφορά την επιβολή κυρώσεων όπου είναι απαραίτητο, θα πρέπει να μη θίγουν τα

([15]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

καθήκοντα και τις εξουσίες των εποπτικών αρχών που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679, μεταξύ άλλων σε σχέση με την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα βάσει του παρόντος κανονισμού.

(38) Κυρώσεις αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές, οι οποίες περιλαμβάνουν τόσο χρηματικές όσο και μη χρηματικές κυρώσεις, θα πρέπει να προβλέπονται από τα κράτη μέλη κατά των αερομεταφορέων που αθετούν τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντα κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής των δεδομένων API με χρήση αυτοματοποιημένων μέσων και τη διαβίβαση των δεδομένων σύμφωνα με τα απαιτούμενα χρονοδιαγράμματα, μορφότυπους και πρωτόκολλα. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η επανειλημμένη παράλειψη των αερομεταφορέων ως νομικών προσώπων να συμμορφώνονται με την υποχρέωσή τους να διαβιβάζουν δεδομένα API στον δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό υπόκειται σε αναλογικές οικονομικές κυρώσεις ύψους έως και 2 % του συνολικού κύκλου εργασιών του αερομεταφορέα κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να επιβάλλουν κυρώσεις, μεταξύ άλλων και χρηματικές, στους αερομεταφορείς για άλλες μορφές μη συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις βάσει του παρόντος κανονισμού.

(39) Κατά την πρόβλεψη κανόνων σχετικών με κυρώσεις που επιβάλλονται στους αερομεταφορείς δυνάμει του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να λαμβάνουν υπόψη την τεχνική και επιχειρησιακή σκοπιμότητα της διασφάλισης πλήρους ακρίβειας των δεδομένων. Επιπλέον, όταν επιβάλλονται κυρώσεις, η εφαρμογή και το ύψος τους θα πρέπει να καθορίζονται. Οι εθνικές εποπτικές αρχές API θα μπορούσαν να λαμβάνουν υπόψη, κατά περίπτωση, τα μέτρα που έχει λάβει ο αερομεταφορέας για τον μετριασμό του προβλήματος, καθώς και το επίπεδο συνεργασίας του με τις εθνικές αρχές.

(40) Θα πρέπει να υπάρχει ενιαία δομή διακυβέρνησης για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2025/13. Προκειμένου να καταστεί δυνατή και να ενισχυθεί η επικοινωνία μεταξύ των εκπροσώπων των αερομεταφορέων και των εκπροσώπων των αρχών των κρατών μελών που είναι αρμόδιες δυνάμει του παρόντος κανονισμού και βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2025/13 για τη διαβίβαση δεδομένων API από τον δρομολογητή, θα πρέπει να συσταθούν δύο ειδικοί φορείς το αργότερο δύο έτη μετά την έναρξη λειτουργίας του δρομολογητή. Τα τεχνικά ζητήματα που σχετίζονται με τη χρήση και τη λειτουργία του δρομολογητή θα πρέπει να συζητούνται στην ομάδα επαφής API-PNR, στην οποία θα πρέπει επίσης να παρίστανται εκπρόσωποι του eu-LISA. Ζητήματα πολιτικής, όπως σε σχέση με τις κυρώσεις, θα πρέπει να συζητούνται στην ομάδα εμπειρογνωμόνων API.

(41) Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός προβλέπει τη θέσπιση νέων κανόνων σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για την ενίσχυση και τη διευκόλυνση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των συνοριακών ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα, η οδηγία 2004/82/ΕΚ θα πρέπει να καταργηθεί.

(42) Δεδομένου ότι ο δρομολογητής θα πρέπει να σχεδιαστεί, να αναπτυχθεί, να φιλοξενείται και να τελεί υπό την τεχνική διαχείριση του eu-LISA, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1726 με την προσθήκη του συγκεκριμένου καθήκοντος στα καθήκοντα του eu-LISA. Προκειμένου να αποθηκεύονται εκθέσεις και στατιστικά στοιχεία του δρομολογητή στο κεντρικό αποθετήριο για την υποβολή εκθέσεων και την κατάρτιση στατιστικών (CRRS), το οποίο συστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/817 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([16]), είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός αυτός. Προκειμένου να υποστηριχθεί η επιβολή του παρόντος κανονισμού από την εθνική εποπτική αρχή API, είναι αναγκαίο οι τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/817 να περιλαμβάνουν διατάξεις για στατιστικά στοιχεία σχετικά με το κατά πόσον τα δεδομένα API είναι ακριβή και πλήρη, για παράδειγμα αναφέροντας αν τα δεδομένα συλλέχθηκαν με αυτοματοποιημένα μέσα. Είναι επίσης σημαντικό να συλλέγονται αξιόπιστα και χρήσιμα στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να υποστηρίζονται οι στόχοι του και να λαμβάνονται υπόψη οι αξιολογήσεις βάσει του παρόντος κανονισμού. Τα εν λόγω στατιστικά στοιχεία δεν θα πρέπει να περιλαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα. Επομένως, το CRRS θα πρέπει να παρέχει στατιστικά στοιχεία με βάση δεδομένα API μόνο για την εφαρμογή και την αποτελεσματική παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Τα δεδομένα που διαβιβάζει αυτόματα ο δρομολογητής στο CRRS για τον σκοπό αυτό δεν θα πρέπει να επιτρέπουν την ταυτοποίηση των θιγόμενων επιβατών.

(43) Προκειμένου να ενισχυθούν η σαφήνεια και η ασφάλεια δικαίου, να προαχθεί η διασφάλιση της ποιότητας των δεδομένων, διασφαλίζοντας την υπεύθυνη χρήση των αυτοματοποιημένων μέσων για τη συλλογή μηχαναγνώσιμων δεδομένων API δυνάμει του παρόντος κανονισμού και διασφαλίζοντας τη χειροκίνητη συλλογή δεδομένων API σε εξαιρετικές περιστάσεις και κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, να υπάρξει σαφήνεια σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν για τους αερομεταφορείς για να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα API που συλλέγονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού διαβιβάζονται στον δρομολογητή με ασφαλή, αποτελεσματικό και γρήγορο τρόπο και να διασφαλιστεί ότι τα ανακριβή ή ελλιπή δεδομένα ή δεδομένα που δεν είναι πλέον επικαιροποιημένα διορθώνονται, συμπληρώνονται ή επικαιροποιούνται, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), ώστε να τερματιστεί η μεταβατική περίοδος για τη χειροκίνητη συλλογή δεδομένων API· να θεσπιστούν μέτρα σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις και τους επιχειρησιακούς κανόνες με τους οποίους θα πρέπει να συμμορφώνονται οι αερομεταφορείς όσον αφορά τη χρήση αυτοματοποιημένων μέσων για τη συλλογή μηχαναγνώσιμων δεδομένων API βάσει του παρόντος κανονισμού, για τη χειροκίνητη συλλογή δεδομένων API σε εξαιρετικές περιστάσεις και για τη συλλογή δεδομένων API κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για την

([16]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/817 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 2019, για τη θέσπιση πλαισίου διαλειτουργικότητας μεταξύ των συστημάτων πληροφοριών της ΕΕ στον τομέα των συνόρων και θεωρήσεων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 767/2008, (ΕΕ) 2016/399, (ΕΕ) 2017/2226, (ΕΕ) 2018/1240, (ΕΕ) 2018/1726 και (ΕΕ) 2018/1861 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και των αποφάσεων 2004/512/ΕΚ και 2008/633/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 135 της 22.5.2019, σ. 27).

ασφάλεια των δεδομένων· να θεσπιστούν λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τα κοινά πρωτόκολλα και τους υποστηριζόμενους μορφότυπους δεδομένων που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τις κρυπτογραφημένες διαβιβάσεις δεδομένων API από αερομεταφορείς, συμπεριλαμβανομένων απαιτήσεων για την ασφάλεια των δεδομένων· καθώς και να θεσπιστούν λεπτομερείς κανόνες για τη διόρθωση, τη συμπλήρωση και την επικαιροποίηση των δεδομένων API. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των αερομεταφορέων, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([17]). Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της τεχνολογίας, οι εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις και κανόνες λειτουργίας ενδέχεται να αλλάξουν με την πάροδο του χρόνου.

(44) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την έναρξη λειτουργίας του δρομολογητή· τους τεχνικούς και διαδικαστικούς κανόνες για τις επαληθεύσεις και τις κοινοποιήσεις δεδομένων· τους τεχνικούς και διαδικαστικούς κανόνες για τη διαβίβαση δεδομένων API από τον δρομολογητή στις αρμόδιες συνοριακές αρχές κατά τρόπο που να διασφαλίζει ότι η διαβίβαση είναι ασφαλής, αποτελεσματική και ταχεία και δεν επηρεάζει το ταξίδι των επιβατών και τους αερομεταφορείς περισσότερο από ό,τι είναι αναγκαίο, καθώς και τις συνδέσεις των αρμόδιων συνοριακών αρχών και των αερομεταφορέων και την ενσωμάτωση στον δρομολογητή, και για να προσδιοριστούν οι αρμοδιότητες των κρατών μελών ως από κοινού υπευθύνων επεξεργασίας, μεταξύ άλλων όσον αφορά τον εντοπισμό και τη διαχείριση συμβάντων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των παραβιάσεων δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, και η σχέση μεταξύ των από κοινού υπευθύνων επεξεργασίας και του eu-LISA ως εκτελούντος την επεξεργασία δεδομένων, συμπεριλαμβανομένης της συνδρομής του eu-LISA στους υπευθύνους επεξεργασίας με κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα, στον βαθμό που είναι δυνατόν, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του υπευθύνου επεξεργασίας να ανταποκρίνεται σε αιτήματα για την άσκηση των δικαιωμάτων του υποκειμένου των δεδομένων, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([18]).

(45) Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, και ιδίως οι αερομεταφορείς και οι αρμόδιες συνοριακές αρχές, θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή χρόνο για να προβούν στις απαραίτητες προετοιμασίες ώστε να είναι σε θέση να εκπληρώσουν τις αντίστοιχες υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, λαμβανομένου υπόψη ότι ορισμένες από αυτές τις προετοιμασίες, όπως αυτές που αφορούν τις υποχρεώσεις σύνδεσης με τον δρομολογητή και ενοποίησης με αυτόν, μπορούν να ολοκληρωθούν μόνον αφού περατωθούν οι φάσεις σχεδιασμού και ανάπτυξης του δρομολογητή και ο δρομολογητής αρχίσει να λειτουργεί. Επομένως, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να εφαρμόζεται μόνο από κατάλληλη ημερομηνία μετά την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του δρομολογητή, όπως ορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/13. Ωστόσο, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού ήδη από προγενέστερη ημερομηνία, ώστε να διασφαλιστεί ότι το σύστημα που θεσπίζεται με τον παρόντα κανονισμό θα τεθεί σε λειτουργία το συντομότερο δυνατόν.

(46) Οι φάσεις σχεδιασμού και ανάπτυξης του δρομολογητή που θεσπίζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2025/13 θα πρέπει να ξεκινήσουν και να ολοκληρωθούν το συντομότερο δυνατό, ώστε να μπορεί να ξεκινήσει τη λειτουργία του το συντομότερο δυνατό, γεγονός το οποίο απαιτεί επίσης την έκδοση των σχετικών εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό. Για την ομαλή και αποτελεσματική ανάπτυξη αυτών των φάσεων, θα πρέπει να συσταθεί ειδικό συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος με καθήκον την εποπτεία του eu-LISA όσον αφορά την εκτέλεση των καθηκόντων του κατά τη διάρκεια αυτών των φάσεων. Θα πρέπει να παύσει να υφίσταται δύο έτη μετά την έναρξη λειτουργίας του δρομολογητή. Επιπλέον, θα πρέπει να συσταθεί ένα ειδικό συμβουλευτικό όργανο, η συμβουλευτική ομάδα API-PNR, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1726, με στόχο την παροχή εμπειρογνωσίας στον eu-LISA και στο συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος σχετικά με τις φάσεις σχεδιασμού και ανάπτυξης του δρομολογητή, καθώς και στον eu-LISA σχετικά με τη φιλοξενία και τη διαχείριση του δρομολογητή. Το συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος και η συμβουλευτική ομάδα API-PNR θα πρέπει να συσταθούν και να λειτουργούν σύμφωνα με τα πρότυπα των υφιστάμενων συμβουλίων διαχείρισης προγράμματος και συμβουλευτικών ομάδων.

(47) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να υπόκειται σε τακτικές αξιολογήσεις προκειμένου να διασφαλίζεται η παρακολούθηση της αποτελεσματικής εφαρμογής του. Ειδικότερα, η συλλογή δεδομένων API δεν θα πρέπει να αποβαίνει εις βάρος της ταξιδιωτικής εμπειρίας των νόμιμων επιβατών. Επομένως, η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει στις τακτικές εκθέσεις αξιολόγησης σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού εκτίμηση των επιπτώσεων του παρόντος κανονισμού στην ταξιδιωτική εμπειρία των νόμιμων επιβατών. Η αξιολόγηση θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει εκτίμηση της ποιότητας των δεδομένων που αποστέλλονται από τον δρομολογητή, καθώς και των επιδόσεων του δρομολογητή όσον αφορά τις αρμόδιες συνοριακές αρχές.

([17]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

([18]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

(48) Θα πρέπει επίσης να παρασχεθεί αμελλητί η διευκρίνιση που προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό σχετικά με την εφαρμογή προδιαγραφών που αφορούν τη χρήση αυτοματοποιημένων μέσων κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2004/82/ΕΚ. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις για τα εν λόγω ζητήματα θα πρέπει να αρχίσουν να εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, για να καταστεί δυνατή η εθελοντική χρήση του δρομολογητή το συντομότερο δυνατό, οι διατάξεις σχετικά με την εν λόγω χρήση, καθώς και ορισμένες άλλες διατάξεις που απαιτούνται για να διασφαλιστεί ότι η χρήση αυτή πραγματοποιείται κατά τρόπο υπεύθυνο, θα πρέπει να αρχίσουν να εφαρμόζονται από τη συντομότερη δυνατή χρονική στιγμή, δηλαδή από τη στιγμή που ξεκινά τη λειτουργία του ο δρομολογητής.

(49) Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός απαιτεί από τους αερομεταφορείς πρόσθετες προσαρμογές και διοικητικές δαπάνες, η συνολική κανονιστική επιβάρυνση για τον τομέα των αερομεταφορών θα πρέπει να παρακολουθείται εκ του σύνεγγυς. Στο πλαίσιο αυτό, η έκθεση για την αξιολόγηση της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να αξιολογεί τον βαθμό στον οποίο έχουν επιτευχθεί οι στόχοι του παρόντος κανονισμού και τον βαθμό στον οποίο έχει επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα του τομέα.

(50) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τις αρμοδιότητες των κρατών μελών όσον αφορά το εθνικό δίκαιο σχετικά με την εθνική ασφάλεια, υπό την προϋπόθεση ότι το δίκαιο αυτό συνάδει με το δίκαιο της Ένωσης.

(51) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τις αρμοδιότητες των κρατών μελών να συλλέγουν, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, δεδομένα επιβατών από άλλους παρόχους μεταφορών εκτός από αυτούς που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, υπό τον όρο ότι η εν λόγω εθνική νομοθεσία συμμορφώνεται με το δίκαιο της Ένωσης.

(52) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η ενίσχυση και η διευκόλυνση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των συνοριακών ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα και η καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης, σχετίζονται με ζητήματα που είναι εγγενώς διασυνοριακού χαρακτήρα, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά μόνο από τα κράτη μέλη εάν ενεργούν μεμονωμένα, μπορούν όμως να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης. Ως εκ τούτου, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ). Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(53) Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του πρωτοκόλλου αριθ. 22 σχετικά με τη θέση της Δανίας, το οποίο προσαρτάται στη ΣΕΕ και στη ΣΛΕΕ, η Δανία δεν συμμετέχει στην έκδοση του παρόντος κανονισμού και δεν δεσμεύεται από αυτόν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή του. Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός αναπτύσσει περαιτέρω το κεκτημένο του Σένγκεν, η Δανία αποφασίζει, σύμφωνα με το άρθρο 4 του εν λόγω πρωτοκόλλου, εντός έξι μηνών αφότου το Συμβούλιο αποφασίσει επί του παρόντος κανονισμού, σχετικά με τη μεταφορά του στο εθνικό της δίκαιο.

(54) Η Ιρλανδία συμμετέχει στον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του πρωτοκόλλου αριθ. 19 σχετικά με το κεκτημένο του Σένγκεν το οποίο έχει ενσωματωθεί στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο προσαρτάται στη ΣΕΕ και στη ΣΛΕΕ, και με το άρθρο 6 παράγραφος 2 της απόφασης 2002/192/ΕΚ του Συμβουλίου ([19]).

(55) Όσον αφορά την Ισλανδία και τη Νορβηγία, ο παρών κανονισμός αποτελεί ανάπτυξη των διατάξεων του κεκτημένου του Σένγκεν, κατά την έννοια της συμφωνίας η οποία συνήφθη από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφενός, και από τη Δημοκρατία της Ισλανδίας και το Βασίλειο της Νορβηγίας, αφετέρου, σχετικά με τη σύνδεση των τελευταίων με την υλοποίηση, την εφαρμογή και την ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν ([20]), οι οποίες διατάξεις εμπίπτουν στον τομέα στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 1 σημείο Α της απόφασης 1999/437/ΕΚ του Συμβουλίου ([21]).

(56) Όσον αφορά την Ελβετία, ο παρών κανονισμός αποτελεί ανάπτυξη των διατάξεων του κεκτημένου του Σένγκεν, κατά την έννοια της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τη σύνδεση της Ελβετικής Συνομοσπονδίας με την υλοποίηση, την εφαρμογή και την ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν ([22]), οι οποίες διατάξεις εμπίπτουν στον τομέα στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 1 σημείο Α της απόφασης 1999/437/ΕΚ του Συμβουλίου, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της απόφασης 2008/146/ΕΚ του Συμβουλίου ([23]).

(57) Όσον αφορά το Λιχτενστάιν, ο παρών κανονισμός αποτελεί ανάπτυξη των διατάξεων του κεκτημένου του Σένγκεν, κατά την έννοια του πρωτοκόλλου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, της Ελβετικής Συνομοσπονδίας και του Πριγκιπάτου του Λιχτενστάιν για την προσχώρηση του Πριγκιπάτου του Λιχτενστάιν στη συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τη σύνδεση της Ελβετικής

([19]) Απόφαση 2002/192/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με το αίτημα της Ιρλανδίας να συμμετέχει σε ορισμένες από τις διατάξεις του κεκτημένου του Σένγκεν (ΕΕ L 64 της 7.3.2002, σ. 20).

([20]) ΕΕ L 176 της 10.7.1999, σ. 36.

([21]) Απόφαση 1999/437/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, σχετικά με ορισμένες λεπτομέρειες εφαρμογής της συμφωνίας που έχει συναφθεί από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη Δημοκρατία της Ισλανδίας και το Βασίλειο της Νορβηγίας για τη σύνδεση των δύο αυτών κρατών, με την υλοποίηση, την εφαρμογή και την ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν (ΕΕ L 176 της 10.7.1999, σ. 31).

([22]) ΕΕ L 53 της 27.2.2008, σ. 52.

([23]) Απόφαση 2008/146/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιανουαρίου 2008, για τη σύναψη εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τη σύνδεση της Ελβετικής Συνομοσπονδίας προς την υλοποίηση, την εφαρμογή και την ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν (ΕΕ L 53 της 27.2.2008, σ. 1).

Συνομοσπονδίας προς τη θέση σε ισχύ, την εφαρμογή και την ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν ([24]), οι οποίες διατάξεις εμπίπτουν στον τομέα στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 1 σημείο Α της απόφασης 1999/437/ΕΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της απόφασης 2011/350/ΕΕ του Συμβουλίου ([25]).

(58) Όσον αφορά την Κύπρο, ο παρών κανονισμός συνιστά πράξη που βασίζεται στο κεκτημένο του Σένγκεν ή συνδέεται άλλως με αυτό, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 της πράξης προσχώρησης του 2003.

(59) Ζητήθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725, η γνώμη του Ευρωπαίου Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, ο οποίος γνωμοδότησε στις 8 Φεβρουαρίου 2023 ([26]),

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Για λόγους ενίσχυσης και διευκόλυνσης της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των συνοριακών ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα και καταπολέμησης της παράνομης μετανάστευσης, ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες σχετικά με τα εξής:

α) τη συλλογή εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες (API) από τους αερομεταφορείς·

β) τη διαβίβαση δεδομένων API από τους αερομεταφορείς στον δρομολογητή·

γ) τη διαβίβαση δεδομένων API από τον δρομολογητή στις αρμόδιες συνοριακές αρχές.

Ο παρών κανονισμός ισχύει με την επιφύλαξη των κανονισμών (ΕΕ) 2016/679 και (ΕΕ) 2018/1725.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους αερομεταφορείς που πραγματοποιούν πτήσεις προς την Ένωση.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1) «αερομεταφορέας»: ι αερομεταφορέας όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([27])·

2) «συνοριακοί έλεγχοι»: οι συνοριακοί έλεγχοι όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/399·

([24]) ΕΕ L 160 της 18.6.2011, σ. 21.

([25]) Απόφαση 2011/350/ΕΕ του Συμβουλίου, της 7ης Μαρτίου 2011, για τη σύναψη, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του πρωτοκόλλου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, της Ελβετικής Συνομοσπονδίας και του Πριγκιπάτου του Λιχτενστάιν για την προσχώρηση του Πριγκιπάτου του Λιχτενστάιν στη συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τη σύνδεση της Ελβετικής Συνομοσπονδίας προς τη θέση σε ισχύ, την εφαρμογή και την ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν, όσον αφορά την κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα και την κυκλοφορία των προσώπων (ΕΕ L 160 της 18.6.2011, σ. 19).

([26]) ΕΕ C 84 της 7.3.2023, σ. 2.

([27]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/681 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, σχετικά με τη χρήση των δεδομένων που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 132).

3) «πτήσεις προς την Ένωση»: πτήσεις που πραγματοποιούνται από την επικράτεια είτε τρίτης χώρας είτε κράτους μέλους στο οποίο δεν εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός και είναι προγραμματισμένο να προσγειωθούν στην επικράτεια κράτους μέλους ή κρατών μελών όπου εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός·

4) «συνοριακό σημείο διέλευσης»: το συνοριακό σημείο διέλευσης όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/399·

5) «προγραμματισμένη πτήση»: πτήση που εκτελείται σύμφωνα με καθορισμένο χρονοδιάγραμμα, για την οποία το ευρύ κοινό μπορεί να αγοράσει εισιτήρια·

6) «μη προγραμματισμένη πτήση»: πτήση που δεν εκτελείται σύμφωνα με καθορισμένο χρονοδιάγραμμα και που δεν αποτελεί απαραίτητα μέρος τακτικού ή προγραμματισμένου δρομολογίου·

7) «αρμόδια συνοριακή αρχή»: η αρχή την οποία κράτος μέλος έχει εξουσιοδοτήσει να διενεργεί συνοριακούς ελέγχους και την οποία το εν λόγω κράτος μέλος έχει ορίσει και κοινοποιήσει σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2·

8) «επιβάτης»: κάθε πρόσωπο, εξαιρουμένων των μελών πληρώματος σε υπηρεσία, που μεταφέρεται ή πρόκειται να μεταφερθεί με αεροσκάφος με τη συγκατάθεση του αερομεταφορέα, η οποία εκδηλώνεται με την εγγραφή του εν λόγω προσώπου στον κατάλογο επιβατών·

9) «δεδομένα εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες» ή «δεδομένα API»: τα δεδομένα επιβατών και οι πληροφορίες πτήσης που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 2 και 3 αντίστοιχα·

10) «δρομολογητής»: ο δρομολογητής που αναφέρεται στο άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού και στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2025/13·

11) «δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα»: τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα όπως ορίζονται στο άρθρο 4 σημείο 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679·

12) «δεδομένα κίνησης πτήσεων σε πραγματικό χρόνο»: πληροφορίες σχετικά με την εισερχόμενη και εξερχόμενη κίνηση πτήσεων ενός αερολιμένα που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΣΥΛΛΟΓΗ, ΔΙΑΒΙΒΑΣΗ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ API

Άρθρο 4

Συλλογή δεδομένων API από τους αερομεταφορείς

1. Οι αερομεταφορείς συλλέγουν δεδομένα API κάθε επιβάτη για τις πτήσεις προς την Ένωση, τα οποία διαβιβάζονται στον δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 6. Όταν η πτήση εκτελείται με κοινό κωδικό μεταξύ αερομεταφορέων, η υποχρέωση διαβίβασης των δεδομένων API βαρύνει τον αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση.

2. Τα δεδομένα API αποτελούνται μόνο από τα ακόλουθα δεδομένα που σχετίζονται με κάθε επιβάτη στην πτήση:

α) επώνυμο, όνομα/ονόματα·

β) ημερομηνία γέννησης, φύλο και ιθαγένεια·

γ) είδος και αριθμό του ταξιδιωτικού εγγράφου και κωδικό τριών γραμμάτων της χώρας έκδοσης του ταξιδιωτικού εγγράφου·

δ) ημερομηνία λήξης της ισχύος του ταξιδιωτικού εγγράφου·

ε) αριθμό που προσδιορίζει την εγγραφή ονόματος επιβάτη που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας για τον εντοπισμό ενός επιβάτη στο σύστημα πληροφοριών του (κωδικός ανεύρεσης φακέλου PNR)·

στ) πληροφορίες θέσεων, που αντιστοιχούν στη θέση στο αεροσκάφος που έχει δοθεί σε έναν επιβάτη, όταν διατίθενται αυτές οι πληροφορίες·

ζ) αριθμό/αριθμούς ετικέτας αποσκευών και αριθμό και βάρος των παραδοτέων αποσκευών, όταν οι πληροφορίες αυτές είναι διαθέσιμες·

η) τον κωδικό που υποδεικνύει τη μέθοδο που χρησιμοποιείται για τη συλλογή και την επικύρωση των δεδομένων που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ).

3. Τα δεδομένα API αποτελούνται επίσης μόνο από τις ακόλουθες πληροφορίες πτήσης σχετικά με την πτήση κάθε επιβάτη:

α) το διακριτικό αριθμό πτήσης ή, εάν η πτήση εκτελείται με κοινό κωδικό πτήσης μεταξύ αερομεταφορέων, τους διακριτικούς αριθμούς πτήσης ή, εάν δεν υπάρχει τέτοιος αριθμός, άλλα σαφή και κατάλληλα μέσα για τον προσδιορισμό της πτήσης·

β) κατά περίπτωση, το σημείο διέλευσης των συνόρων κατά την είσοδο στο έδαφος του κράτους μέλους·

γ) τον κωδικό του αερολιμένα άφιξης ή, σε περίπτωση που η πτήση προγραμματίζεται να προσγειωθεί σε έναν ή περισσότερους αερολιμένες στο έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός, τους κωδικούς των αερολιμένων προσέγγισης στα εδάφη των οικείων κρατών μελών·

δ) τον κωδικό του αερολιμένα αναχώρησης της πτήσης·

ε) τον κωδικό του αερολιμένα του αρχικού σημείου επιβίβασης, εφόσον υπάρχει·

στ) την τοπική ημερομηνία και την ώρα αναχώρησης·

ζ) την τοπική ημερομηνία και την ώρα άφιξης·

η) τα στοιχεία επικοινωνίας του αερομεταφορέα·

θ) τον μορφότυπο που χρησιμοποιείται για τη διαβίβαση δεδομένων API.

Άρθρο 5

Μέσα συλλογής δεδομένων API

1. Οι αερομεταφορείς συλλέγουν τα δεδομένα API σύμφωνα με το άρθρο 4 και κατά τρόπον ώστε τα δεδομένα API που διαβιβάζουν σύμφωνα με το άρθρο 6 να είναι ακριβή, πλήρη και επικαιροποιημένα.

2. Οι αερομεταφορείς συλλέγουν τα δεδομένα API που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως δ) χρησιμοποιώντας αυτοματοποιημένα μέσα για τη συλλογή των μηχαναγνώσιμων δεδομένων του ταξιδιωτικού εγγράφου του εκάστοτε επιβάτη. Αυτό γίνεται σύμφωνα με τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και τους επιχειρησιακούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου, μόλις εγκριθούν και ισχύσουν τέτοιοι κανόνες.

Όταν οι αερομεταφορείς παρέχουν διαδικασία ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων, δίνουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να παρέχουν τα δεδομένα API που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως δ) με αυτοματοποιημένα μέσα, κατά τη διαδικασία του εν λόγω ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων. Για τους επιβάτες που δεν πραγματοποιούν ηλεκτρονικό έλεγχο εισιτηρίων, οι αερομεταφορείς επιτρέπουν στους εν λόγω επιβάτες να παρέχουν τα εν λόγω δεδομένα API με αυτοματοποιημένα μέσα κατά τη διάρκεια του ελέγχου εισιτηρίων στον αερολιμένα με τη βοήθεια περιπτέρου αυτοεξυπηρέτησης ή προσωπικού του αερομεταφορέα στα εκδοτήρια.

Όταν η χρήση αυτοματοποιημένων μέσων δεν είναι τεχνικώς δυνατή, οι αερομεταφορείς συλλέγουν κατ' εξαίρεση τα δεδομένα API, που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως δ), με μη αυτοματοποιημένο τρόπο, είτε στο πλαίσιο του ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων είτε στο πλαίσιο του ελέγχου εισιτηρίων στον αερολιμένα, κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. Τα αυτοματοποιημένα μέσα που χρησιμοποιούν οι αερομεταφορείς για τη συλλογή δεδομένων API βάσει του παρόντος κανονισμού είναι αξιόπιστα, ασφαλή και επικαιροποιημένα. Οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα API είναι κρυπτογραφημένα όταν αυτά διαβιβάζονται από τον επιβάτη στους αερομεταφορείς.

4. Κατά τη μεταβατική περίοδο, και επιπλέον των αυτόματων μέσων που αναφέρονται στην παράγραφο 3, οι αερομεταφορείς δίνουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να παρέχουν χειροκίνητα δεδομένα API στο πλαίσιο του ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων. Στις περιπτώσεις αυτές, οι αερομεταφορείς χρησιμοποιούν τεχνικές επαλήθευσης δεδομένων για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την παράγραφο 1.

5. Η μεταβατική περίοδος που αναφέρεται στην παράγραφο 4 δεν θίγει το δικαίωμα των αερομεταφορέων να επαληθεύουν στον αερολιμένα πριν από την επιβίβαση στο αεροσκάφος δεδομένα API που συλλέγονται στο πλαίσιο του διαδικτυακού ελέγχου εισιτηρίων, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με την παράγραφο 1 σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο της Ένωσης.

6. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδώσει, από την ημερομηνία τέσσερα έτη μετά την έναρξη λειτουργίας του δρομολογητή που αναφέρεται στο άρθρο 34, και βάσει αξιολόγησης της διαθεσιμότητας και της προσβασιμότητας αυτοματοποιημένων μέσων συλλογής δεδομένων API, κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 44 για τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου.

7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 44 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού, θεσπίζοντας λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και επιχειρησιακούς κανόνες για τη συλλογή των δεδομένων API που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως δ) με τη χρήση αυτοματοποιημένων μέσων σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου, και με τη χειροκίνητη συλλογή δεδομένων API σε εξαιρετικές περιστάσεις σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις και επιχειρησιακοί κανόνες περιλαμβάνουν απαιτήσεις για την ασφάλεια των δεδομένων και για τη χρήση των πλέον αξιόπιστων αυτοματοποιημένων μέσων που είναι διαθέσιμα για τη συλλογή των μηχαναγνώσιμων δεδομένων ενός ταξιδιωτικού εγγράφου.

8. Οι αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν αυτοματοποιημένα μέσα για τη συλλογή των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2004/82/ΕΚ δικαιούνται να το πράττουν εφαρμόζοντας τις τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση αυτή που αναφέρονται στην παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου, σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία.

Άρθρο 6

Υποχρεώσεις των αερομεταφορέων όσον αφορά τις διαβιβάσεις δεδομένων API

1. Οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα κρυπτογραφημένα δεδομένα API στον δρομολογητή με ηλεκτρονικά μέσα για τους σκοπούς της διαβίβασής τους στις αρμόδιες συνοριακές αρχές σύμφωνα με το άρθρο 14. Οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα δεδομένα API σύμφωνα με τους λεπτομερείς κανόνες που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, μόλις οι εν λόγω κανόνες εγκριθούν και εφαρμοστούν.

2. Οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα δεδομένα API:

α) ανά επιβάτη κατά τον έλεγχο εισιτηρίων, αλλά όχι νωρίτερα από 48 ώρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης της πτήσης, και

β) για όλους τους επιβάτες που έχουν επιβιβαστεί αμέσως μετά το κλείσιμο της πτήσης, ήτοι μόλις οι επιβάτες έχουν επιβιβαστεί στο αεροσκάφος κατά την προετοιμασία για αναχώρηση και δεν είναι πλέον δυνατή η επιβίβαση ή η αποβίβαση επιβατών από το αεροσκάφος.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 44 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους αναγκαίους λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τα κοινά πρωτόκολλα και τους υποστηριζόμενους μορφότυπους δεδομένων που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τις κρυπτογραφημένες διαβιβάσεις δεδομένων API στον δρομολογητή που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένης της διαβίβασης δεδομένων API κατά τη στιγμή του ελέγχου εισιτηρίων και των απαιτήσεων για την ασφάλεια των δεδομένων. Οι εν λόγω λεπτομερείς κανόνες διασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν δεδομένα API χρησιμοποιώντας την ίδια δομή και περιεχόμενο.

Άρθρο 7

Επεξεργασία δεδομένων API από τις αρμόδιες συνοριακές αρχές

Οι αρμόδιες συνοριακές αρχές επεξεργάζονται δεδομένα API που λαμβάνουν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, αποκλειστικά για τους σκοπούς της ενίσχυσης και της διευκόλυνσης της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των συνοριακών ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα και της καταπολέμησης της παράνομης μετανάστευσης.

Οι αρμόδιες συνοριακές αρχές δεν επεξεργάζονται δεδομένα API κατά τρόπο που να οδηγεί στην κατάρτιση προφίλ φυσικών προσώπων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, ή εισάγουν διακρίσεις εις βάρος προσώπων για τους λόγους που απαριθμούνται στο άρθρο 21 του Χάρτη.

Άρθρο 8

Περίοδος αποθήκευσης και διαγραφή δεδομένων API

1. Οι αερομεταφορείς αποθηκεύουν, για διάστημα 48 ωρών από τη στιγμή της παραλαβής από τον δρομολογητή των δεδομένων API που του διαβιβάζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), τα δεδομένα API που συνέλεξαν σύμφωνα με το άρθρο 4. Διαγράφουν αμέσως και οριστικά τα εν λόγω δεδομένα API μετά τη λήξη αυτής της περιόδου, με την επιφύλαξη της δυνατότητας των αερομεταφορέων να διατηρούν και να χρησιμοποιούν τα δεδομένα όταν είναι αναγκαίο για τη συνήθη πορεία των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, καθώς και του άρθρου 16 παράγραφοι 1 και 3.

2. Οι αρμόδιες συνοριακές αρχές αποθηκεύουν, για χρονικό διάστημα 48 ωρών από τη στιγμή της παραλαβής, τα δεδομένα API που τους διαβιβάζονται σύμφωνα με το άρθρο 14 μετά τη διαβίβαση σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β). Διαγράφουν αμέσως και οριστικά τα εν λόγω δεδομένα API μετά τη λήξη αυτής της περιόδου.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, οι αρμόδιες συνοριακές αρχές μπορούν να διατηρούν δεδομένα API για πρόσθετη περίοδο έως 48 ωρών μόνο στον βαθμό που τα εν λόγω δεδομένα API αναφέρονται σε επιβάτες που δεν παρουσιάστηκαν σε συνοριακό σημείο διέλευσης κατά τη διάρκεια της περιόδου που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

Άρθρο 9

Διόρθωση, συμπλήρωση και επικαιροποίηση των δεδομένων API

1. Όταν αερομεταφορέας αντιληφθεί ότι δεδομένα που αποθηκεύει βάσει του παρόντος κανονισμού υπέστησαν παράνομη επεξεργασία, ή ότι δεν αποτελούν δεδομένα API, τα διαγράφει άμεσα και μόνιμα. Αν τα δεδομένα αυτά έχουν διαβιβασθεί στον δρομολογητή, ο αερομεταφορέας ενημερώνει αμέσως τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Λειτουργική Διαχείριση Συστημάτων ΤΠ Μεγάλης Κλίμακας στον Χώρο Ελευθερίας, Ασφάλειας και Δικαιοσύνης (eu-LISA). Μόλις λάβει αυτές τις πληροφορίες, ο eu-LISA ενημερώνει αμέσως την αρμόδια συνοριακή αρχή που έλαβε τα δεδομένα τα οποία διαβιβάστηκαν μέσω του δρομολογητή. Η εν λόγω αρμόδια συνοριακή αρχή διαγράφει αμέσως και μόνιμα τα εν λόγω δεδομένα.

2. Όταν αερομεταφορέας αντιληφθεί ότι τα δεδομένα που αποθηκεύει βάσει του παρόντος κανονισμού είναι ανακριβή, ελλιπή ή δεν είναι πλέον επίκαιρα, διορθώνει, συμπληρώνει ή επικαιροποιεί αμέσως τα εν λόγω δεδομένα. Αυτό δεν θίγει τη δυνατότητα των αερομεταφορέων να διατηρούν και να χρησιμοποιούν τα δεδομένα όταν αυτό απαιτείται στο πλαίσιο της συνήθους επιχειρηματικής τους δραστηριότητας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

3. Όταν αερομεταφορέας αντιληφθεί μετά τη διαβίβαση δεδομένων API σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α), αλλά πριν από τη διαβίβαση βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχείο β), ότι τα δεδομένα που διαβίβασε είναι ανακριβή, ο αερομεταφορέας διαβιβάζει αμέσως τα διορθωμένα δεδομένα API στον δρομολογητή.

4. Όταν αερομεταφορέας αντιληφθεί, μετά τη διαβίβαση δεδομένων API σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχεία α) ή β), ότι τα δεδομένα που έχει διαβιβάσει είναι ανακριβή, ελλιπή ή δεν είναι πλέον επικαιροποιημένα, ο αερομεταφορέας διαβιβάζει αμέσως τα διορθωμένα, συμπληρωμένα ή επικαιροποιημένα δεδομένα API στον δρομολογητή.

5. Όταν μια αρμόδια συνοριακή αρχή αντιληφθεί μετά τη διαβίβαση δεδομένων API σύμφωνα με το άρθρο 14 ότι τα δεδομένα είναι ανακριβή, ελλιπή ή δεν είναι πλέον επικαιροποιημένα, διαγράφει αμέσως τα εν λόγω δεδομένα, εκτός εάν τα εν λόγω δεδομένα απαιτούνται για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

6. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 44 προκειμένου να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους αναγκαίους λεπτομερείς κανόνες για τη διόρθωση, τη συμπλήρωση και την επικαιροποίηση των δεδομένων API κατά την έννοια του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 10

Θεμελιώδη δικαιώματα

1. Η συλλογή και επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/13 από τους αερομεταφορείς και τις αρμόδιες αρχές δεν οδηγεί σε διακρίσεις εις βάρος προσώπων για τους λόγους που απαριθμούνται στο άρθρο 21 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ο «Χάρτης»).

2. Ο παρών κανονισμός σέβεται πλήρως την ανθρώπινη αξιοπρέπεια και τα θεμελιώδη δικαιώματα, καθώς και τις αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη, μεταξύ άλλων, το δικαίωμα στον σεβασμό της ιδιωτικής ζωής, το δικαίωμα ασύλου, προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ελεύθερης κυκλοφορίας και αποτελεσματικών ένδικων μέσων.

3. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στα παιδιά, τους ηλικιωμένους, τα άτομα με αναπηρία και τα ευάλωτα άτομα. Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού λαμβάνεται πρωτίστως υπόψη το υπέρτατο συμφέρον του παιδιού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΤΗ

Άρθρο 11

Ο δρομολογητής

1. Ο eu-LISA σχεδιάζει, αναπτύσσει, φιλοξενεί και διαχειρίζεται τεχνικά τον δρομολογητή, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26, με σκοπό τη διευκόλυνση της διαβίβασης κρυπτογραφημένων δεδομένων API από αερομεταφορείς στις αρμόδιες συνοριακές αρχές σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

2. Ο δρομολογητής αποτελείται από:

α) μια κεντρική υποδομή, που περιλαμβάνει ένα σύνολο τεχνικών στοιχείων που καθιστούν δυνατή τη λήψη και τη διαβίβαση κρυπτογραφημένων δεδομένων API·

β) έναν ασφαλή δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ της κεντρικής υποδομής και των αρμόδιων συνοριακών αρχών, καθώς και έναν ασφαλή δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ της κεντρικής υποδομής και των αερομεταφορέων για τη διαβίβαση και μεταφορά δεδομένων API και οποιαδήποτε σχετική επικοινωνία·

γ) ασφαλή δίαυλο για τη λήψη δεδομένων κίνησης πτήσεων σε πραγματικό χρόνο.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του παρόντος κανονισμού, ο δρομολογητής ανταλλάσσει και επαναχρησιμοποιεί, κατά περίπτωση και στον βαθμό που είναι τεχνικά εφικτό, τα τεχνικά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων υλισμικού και λογισμικού, της διαδικτυακής υπηρεσίας που αναφέρεται στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2226, της πύλης μεταφορέων που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο ια) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1240 και της πύλης μεταφορέων που αναφέρεται στο άρθρο 45γ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 767/2008.

Ο eu-LISA σχεδιάζει τον δρομολογητή, στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό από τεχνική και επιχειρησιακή άποψη, κατά τρόπο συνεκτικό και συνεπή με τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων δυνάμει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 767/2008, (ΕΕ) 2017/2226 και (ΕΕ) 2018/1240.

4. Ο δρομολογητής εξάγει αυτομάτως και καθιστά διαθέσιμα τα δεδομένα, σύμφωνα με το άρθρο 38 του παρόντος κανονισμού, στο κεντρικό αποθετήριο για την υποβολή εκθέσεων και την κατάρτιση στατιστικών (CRRS), που θεσπίστηκε με το άρθρο 39 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/817.

5. Ο eu-LISA σχεδιάζει και αναπτύσσει τον δρομολογητή κατά τρόπο ώστε για κάθε διαβίβαση δεδομένων API από αερομεταφορείς στον δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 6 και για κάθε διαβίβαση δεδομένων API από τον δρομολογητή στις αρμόδιες συνοριακές αρχές σύμφωνα με το άρθρο 14 και προς το CRRS και την κατάρτιση στατιστικών σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 2, τα δεδομένα API κρυπτογραφούνται διατερματικά κατά τη διαμετακόμιση.

Άρθρο 12

Αποκλειστική χρήση του δρομολογητή

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ο δρομολογητής χρησιμοποιείται μόνο από:

α) τους αερομεταφορείς για να διαβιβάζουν κρυπτογραφημένα δεδομένα API σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

β) τις αρμόδιες συνοριακές αρχές για τη λήψη κρυπτογραφημένων δεδομένων API σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2025/13.

Άρθρο 13

Μορφότυποι δεδομένων και επαλήθευση διαβίβασης

1. Ο δρομολογητής επαληθεύει, με αυτοματοποιημένο τρόπο και βάσει δεδομένων κίνησης πτήσεων σε πραγματικό χρόνο, εάν ο αερομεταφορέας διαβίβασε τα δεδομένα API σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1.

2. Ο δρομολογητής επαληθεύει αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο εάν τα δεδομένα API που του διαβιβάζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 συμμορφώνονται με τους λεπτομερείς κανόνες για τους υποστηριζόμενους μορφότυπους δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 3.

3. Όταν, σύμφωνα με την επαλήθευση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, τα δεδομένα δεν διαβιβάστηκαν από τον αερομεταφορέα ή όταν, σύμφωνα με την επαλήθευση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τα εν λόγω δεδομένα δεν συμμορφώνονται με τους λεπτομερείς κανόνες για τους υποστηριζόμενους μορφότυπους δεδομένων, ο δρομολογητής, αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο, το γνωστοποιεί στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα και τις αρμόδιες συνοριακές αρχές των κρατών μελών στα οποία επρόκειτο να διαβιβαστούν τα δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1. Στην περίπτωση αυτή, ο αερομεταφορέας διαβιβάζει αμέσως τα δεδομένα API σύμφωνα με το άρθρο 6.

4. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τους λεπτομερείς τεχνικούς και διαδικαστικούς κανόνες που είναι απαραίτητοι για τις επαληθεύσεις και τις κοινοποιήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 43 παράγραφος 2.

Άρθρο 14

Διαβίβαση δεδομένων API από τον δρομολογητή στις αρμόδιες συνοριακές αρχές

1. Ανάλογα με τον μορφότυπο των δεδομένων και τις επαληθεύσεις διαβίβασης που αναφέρονται στο άρθρο 13, ο δρομολογητής διαβιβάζει τα κρυπτογραφημένα δεδομένα API, τα οποία του διαβιβάζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 ή το άρθρο 9 παράγραφοι 3 και 4, στις αρμόδιες συνοριακές αρχές του κράτους μέλους ή, όταν η πτήση προγραμματίζεται να προσγειωθεί σε έναν ή περισσότερους αερολιμένες στο έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών που συμμετέχουν στον παρόντα κανονισμό, στις αρμόδιες συνοριακές αρχές των κρατών μελών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο γ). Διαβιβάζει τα εν λόγω δεδομένα αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο, χωρίς καμία αλλαγή του περιεχομένου τους, σύμφωνα με τους λεπτομερείς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου, εφόσον έχουν εγκριθεί και ισχύουν τέτοιοι κανόνες.

Για τους σκοπούς της εν λόγω διαβίβασης, ο eu-LISA καταρτίζει και επικαιροποιεί πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των διαφόρων αερολιμένων προέλευσης και προορισμού και των χωρών στις οποίες ανήκουν.

2. Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρμόδιες συνοριακές αρχές που είναι εξουσιοδοτημένες να λαμβάνουν τα δεδομένα API που τους διαβιβάζονται από τον δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Έως την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 46 δεύτερο εδάφιο, κοινοποιούν στον eu-LISA και στην Επιτροπή το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας των αρμόδιων συνοριακών αρχών και, κατά περίπτωση, κοινοποιούν στον eu-LISA και στην Επιτροπή τυχόν ενημερώσεις των στοιχείων αυτών.

Βάσει αυτών των κοινοποιήσεων και επικαιροποιήσεων, η Επιτροπή καταρτίζει και δημοσιοποιεί κατάλογο των κοινοποιημένων αρμόδιων συνοριακών αρχών, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων επικοινωνίας τους.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες συνοριακές αρχές τους, μόλις λάβουν δεδομένα API σύμφωνα με την παράγραφο 1, επιβεβαιώνουν αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο τη λήψη των εν λόγω δεδομένων στον δρομολογητή.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι μόνο το δεόντως εξουσιοδοτημένο και καταρτισμένο προσωπικό των αρμόδιων συνοριακών αρχών, που έχει οριστεί σύμφωνα με την παράγραφο 2, έχει πρόσβαση στα δεδομένα API που τους διαβιβάζονται μέσω του δρομολογητή. Για τον σκοπό αυτό, θεσπίζουν τους αναγκαίους κανόνες. Σε αυτούς περιλαμβάνονται κανόνες για τη δημιουργία και την τακτική επικαιροποίηση καταλόγου των μελών του εν λόγω προσωπικού και των προφίλ τους.

5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που προσδιορίζουν τους αναγκαίους λεπτομερείς τεχνικούς και διαδικαστικούς κανόνες για τις διαβιβάσεις δεδομένων API από τον δρομολογητή που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ασφάλειας δεδομένων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 43 παράγραφος 2.

Άρθρο 15

Διαγραφή δεδομένων API από τον δρομολογητή

Τα δεδομένα API τα οποία διαβιβάζονται στον δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό αποθηκεύονται στον δρομολογητή μόνο στον βαθμό που απαιτείται για την ολοκλήρωση της διαβίβασης στις σχετικές αρμόδιες συνοριακές αρχές σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, και διαγράφονται από τον δρομολογητή, αμέσως, οριστικά και με αυτοματοποιημένο τρόπο όταν έχει επιβεβαιωθεί, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3, ότι έχει ολοκληρωθεί η διαβίβαση των δεδομένων API στις αρμόδιες συνοριακές αρχές.

Άρθρο 16

Ενέργειες σε περίπτωση τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή

1. Όταν είναι τεχνικά αδύνατη η χρήση του δρομολογητή για τη διαβίβαση δεδομένων API λόγω βλάβης του δρομολογητή, ο eu-LISA ειδοποιεί αμέσως με αυτοματοποιημένο τρόπο τους αερομεταφορείς και τις αρμόδιες συνοριακές αρχές σχετικά με την εν λόγω τεχνική αδυναμία. Στην περίπτωση αυτή, ο eu-LISA λαμβάνει αμέσως μέτρα για την αντιμετώπιση της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή και ειδοποιεί αμέσως τους αερομεταφορείς και τις αρμόδιες συνοριακές αρχές, όταν η αδυναμία αντιμετωπιστεί επιτυχώς.

Κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ των εν λόγω ειδοποιήσεων δεν εφαρμόζεται το άρθρο 6 παράγραφος 1 και το άρθρο 8 παράγραφος 1, εφόσον η τεχνική αδυναμία εμποδίζει τη διαβίβαση δεδομένων API στον δρομολογητή. Οι αερομεταφορείς αποθηκεύουν τα δεδομένα API έως ότου αντιμετωπιστεί επιτυχώς η τεχνική αδυναμία. Μόλις επιλυθεί η τεχνική αδυναμία, οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα δεδομένα στον δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1.

Όταν τα δεδομένα API λαμβάνονται αργότερα από 96 ώρες μετά την ώρα αναχώρησης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο στ), ο δρομολογητής δεν διαβιβάζει τα δεδομένα API στις αρμόδιες συνοριακές αρχές, αλλά, αντ' αυτού, διαγράφει τα εν λόγω δεδομένα.

Όταν είναι τεχνικώς αδύνατη η χρήση του δρομολογητή και σε εξαιρετικές περιπτώσεις που σχετίζονται με τους στόχους του παρόντος κανονισμού και καθιστούν αναγκαίο για τις αρμόδιες συνοριακές αρχές να λαμβάνουν αμέσως δεδομένα API κατά τη διάρκεια της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή, οι αρμόδιες συνοριακές αρχές μπορούν να ζητούν από τους αερομεταφορείς να χρησιμοποιούν κάθε άλλο κατάλληλο μέσο που διασφαλίζει το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας των δεδομένων, ποιότητας των δεδομένων και προστασίας των δεδομένων για τη διαβίβαση των δεδομένων API απευθείας στις αρμόδιες συνοριακές αρχές. Οι αρμόδιες συνοριακές αρχές επεξεργάζονται τα δεδομένα API που λαμβάνουν με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο σύμφωνα με τους κανόνες και τις διασφαλίσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/399 και στο εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.

Μετά την ανακοίνωση από τον eu-LISA ότι η τεχνική αδυναμία αντιμετωπίστηκε επιτυχώς και εφόσον επιβεβαιωθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 ότι ολοκληρώθηκε η διαβίβαση των δεδομένων API μέσω του δρομολογητή στη σχετική αρμόδια συνοριακή αρχή, η αρμόδια συνοριακή αρχή διαγράφει αμέσως τα δεδομένα API που είχε λάβει με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο.

2. Όταν είναι τεχνικά αδύνατη η χρήση του δρομολογητή για τη διαβίβαση δεδομένων API λόγω βλάβης των συστημάτων ή των υποδομών κράτους μέλους που αναφέρονται στο άρθρο 23, οι αρμόδιες συνοριακές αρχές του εν λόγω κράτους μέλους ενημερώνουν αμέσως με αυτοματοποιημένο τρόπο τους αερομεταφορείς, τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, τον eu-LISA και την Επιτροπή σχετικά με αυτήν την τεχνική αδυναμία. Στην περίπτωση αυτή, το εν λόγω κράτος μέλος λαμβάνει αμέσως μέτρα για την αντιμετώπιση της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή και ειδοποιεί αμέσως τους αερομεταφορείς, τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, τον eu-LISA και την Επιτροπή, όταν η αδυναμία αντιμετωπιστεί επιτυχώς. Ο δρομολογητής αποθηκεύει τα δεδομένα API έως ότου αντιμετωπιστεί επιτυχώς η τεχνική αδυναμία. Μόλις επιλυθεί η τεχνική αδυναμία, ο δρομολογητής διαβιβάζει τα δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1.

Κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ των εν λόγω ειδοποιήσεων δεν εφαρμόζεται το άρθρο 6 παράγραφος 1 και το άρθρο 8 παράγραφος 1, εφόσον η τεχνική αδυναμία εμποδίζει τη διαβίβαση δεδομένων API στον δρομολογητή. Οι αερομεταφορείς αποθηκεύουν τα δεδομένα API έως ότου αντιμετωπιστεί επιτυχώς η τεχνική αδυναμία. Μόλις επιλυθεί η τεχνική αδυναμία, οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα δεδομένα στον δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1.

Όταν τα δεδομένα API λαμβάνονται αργότερα από 96 ώρες μετά την ώρα αναχώρησης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο στ), ο δρομολογητής δεν διαβιβάζει τα δεδομένα API στις αρμόδιες συνοριακές αρχές, αλλά, αντ' αυτού, διαγράφει τα εν λόγω δεδομένα.

Όταν είναι τεχνικώς αδύνατη η χρήση του δρομολογητή και σε εξαιρετικές περιπτώσεις που σχετίζονται με τους στόχους του παρόντος κανονισμού και καθιστούν αναγκαίο για τις αρμόδιες συνοριακές αρχές να λαμβάνουν αμέσως δεδομένα API κατά τη διάρκεια της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή, οι αρμόδιες συνοριακές αρχές μπορούν να ζητούν από τους αερομεταφορείς να χρησιμοποιούν κάθε άλλο κατάλληλο μέσο που διασφαλίζει το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας των δεδομένων για τη διαβίβαση των δεδομένων API απευθείας στις αρμόδιες συνοριακές αρχές. Οι αρμόδιες συνοριακές αρχές επεξεργάζονται τα δεδομένα API που λαμβάνουν με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο σύμφωνα με τους κανόνες και τις διασφαλίσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/399 και στο εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.

Μετά την ανακοίνωση από τον eu-LISA ότι η τεχνική αδυναμία αντιμετωπίστηκε επιτυχώς και εφόσον επιβεβαιωθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 ότι ολοκληρώθηκε η διαβίβαση των δεδομένων API μέσω του δρομολογητή στη σχετική αρμόδια συνοριακή αρχή, η αρμόδια συνοριακή αρχή διαγράφει αμέσως τα δεδομένα API που είχε λάβει με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο.

3. Όταν είναι τεχνικά αδύνατη η χρήση του δρομολογητή για τη διαβίβαση δεδομένων API λόγω βλάβης των συστημάτων ή των υποδομών αερομεταφορέα που αναφέρονται στο άρθρο 24, ο εν λόγω αερομεταφορέας ειδοποιεί αμέσως με αυτοματοποιημένο τρόπο τις αρμόδιες συνοριακές αρχές, τον eu-LISA και την Επιτροπή σχετικά με την εν λόγω τεχνική αδυναμία. Στην περίπτωση αυτή, ο εν λόγω αερομεταφορέας λαμβάνει αμέσως μέτρα για την αντιμετώπιση της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή και ειδοποιεί αμέσως τον eu-LISA και την Επιτροπή όταν αντιμετωπιστεί επιτυχώς.

Κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ των εν λόγω ειδοποιήσεων δεν εφαρμόζεται το άρθρο 6 παράγραφος 1 και το άρθρο 8 παράγραφος 1, εφόσον η τεχνική αδυναμία εμποδίζει τη διαβίβαση δεδομένων API στον δρομολογητή. Οι αερομεταφορείς αποθηκεύουν τα δεδομένα API έως ότου αντιμετωπιστεί επιτυχώς η τεχνική αδυναμία. Μόλις επιλυθεί η τεχνική αδυναμία, οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα δεδομένα στον δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1. Ωστόσο, ο δρομολογητής δεν διαβιβάζει τα δεδομένα API στις αρμόδιες συνοριακές αρχές, αλλά, αντ' αυτού, διαγράφει τα δεδομένα, εάν ληφθούν αργότερα από 96 ώρες μετά την ώρα αναχώρησης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο στ).

Όταν είναι τεχνικώς αδύνατη η χρήση του δρομολογητή και σε εξαιρετικές περιπτώσεις που σχετίζονται με τους στόχους του παρόντος κανονισμού και καθιστούν αναγκαίο για τις αρμόδιες συνοριακές αρχές να λαμβάνουν αμέσως δεδομένα API κατά τη διάρκεια της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή, οι αρμόδιες συνοριακές αρχές μπορούν να ζητούν από τους αερομεταφορείς να χρησιμοποιούν κάθε άλλο κατάλληλο μέσο που διασφαλίζει το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας των δεδομένων, ποιότητας των δεδομένων και προστασίας των δεδομένων για τη διαβίβαση των δεδομένων API απευθείας στις αρμόδιες συνοριακές αρχές. Οι αρμόδιες συνοριακές αρχές επεξεργάζονται τα δεδομένα API που λαμβάνουν με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο σύμφωνα με τους κανόνες και τις διασφαλίσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/399 και στο εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.

Μετά την ανακοίνωση από τον eu-LISA ότι η τεχνική αδυναμία αντιμετωπίστηκε επιτυχώς και εφόσον επιβεβαιωθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 ότι ολοκληρώθηκε η διαβίβαση των δεδομένων API μέσω του δρομολογητή στη σχετική αρμόδια συνοριακή αρχή, η αρμόδια συνοριακή αρχή διαγράφει αμέσως τα δεδομένα API που είχε λάβει με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο.

Όταν αντιμετωπιστεί επιτυχώς η τεχνική αδυναμία, ο οικείος αερομεταφορέας υποβάλλει αμελλητί έκθεση στην εθνική εποπτική αρχή API που αναφέρεται στο άρθρο 36, η οποία περιέχει αναλυτικά όλα τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με την τεχνική αδυναμία, μεταξύ άλλων τους λόγους της τεχνικής αδυναμίας, την έκταση και τις συνέπειές της καθώς και τα μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπισή της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Άρθρο 17

Τήρηση αρχείων καταγραφής

1. Οι αερομεταφορείς δημιουργούν αρχεία καταγραφής όλων των εργασιών επεξεργασίας που σχετίζονται με δεδομένα API βάσει του παρόντος κανονισμού που πραγματοποιούνται με τη χρήση των αυτοματοποιημένων μέσων, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2. Τα εν λόγω αρχεία καταγραφής καλύπτουν την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο διαβίβασης των δεδομένων API. Τα εν λόγω αρχεία καταγραφής δεν περιλαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, εκτός από τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ταυτοποίηση του σχετικού μέλους του προσωπικού του αερομεταφορέα.

2. Ο eu-LISA τηρεί αρχεία καταγραφής όλων των εργασιών επεξεργασίας που σχετίζονται με τη διαβίβαση και τη μεταφορά δεδομένων API μέσω του δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Τα εν λόγω αρχεία καταγραφής καλύπτουν:

α) τον αερομεταφορέα που διαβίβασε τα δεδομένα API στον δρομολογητή·

β) τις αρμόδιες συνοριακές αρχές στις οποίες διαβιβάστηκαν τα δεδομένα API μέσω του δρομολογητή·

γ) την ημερομηνία και ώρα της διαβίβασης ή της μεταφοράς που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) και τον τόπο διαβίβασης ή μεταφοράς·

δ) οποιαδήποτε πρόσβαση από το προσωπικό του eu-LISA που είναι απαραίτητη για τη συντήρηση του δρομολογητή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 26 παράγραφος 3·

ε) κάθε άλλη πληροφορία που σχετίζεται με τις εν λόγω εργασίες επεξεργασίας, που είναι απαραίτητη για την παρακολούθηση της ασφάλειας και της ακεραιότητας των δεδομένων API και της νομιμότητας των εν λόγω εργασιών επεξεργασίας.

Τα εν λόγω αρχεία καταγραφής δεν περιλαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, εκτός από τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ταυτοποίηση του σχετικού μέλους του προσωπικού του eu-LISA, που αναφέρεται στο στοιχείο δ) του πρώτου εδαφίου.

3. Τα αρχεία καταγραφής που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου χρησιμοποιούνται μόνο για τη διασφάλιση της ασφάλειας και της ακεραιότητας των δεδομένων API και της νομιμότητας της επεξεργασίας, ιδίως όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, περιλαμβάνουν δε διαδικασίες κυρώσεων για παραβιάσεις των εν λόγω απαιτήσεων σύμφωνα με τα άρθρα 36 και 37.

4. Οι αερομεταφορείς και ο eu-LISA λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία των αρχείων καταγραφής που δημιούργησαν σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, αντίστοιχα, από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση και άλλους κινδύνους ασφαλείας.

5. Η εθνική εποπτική αρχή API που αναφέρεται στο άρθρο 36 και οι αρμόδιες αρχές έχουν πρόσβαση στα σχετικά αρχεία καταγραφής που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εφόσον απαιτείται για τους σκοπούς που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

6. Οι αερομεταφορείς και ο eu-LISA τηρούν τα αρχεία καταγραφής που δημιούργησαν σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, αντίστοιχα, για διάστημα ενός έτους από τη στιγμή της δημιουργίας των εν λόγω αρχείων. Διαγράφουν αμέσως και οριστικά τα εν λόγω αρχεία καταγραφής μετά τη λήξη αυτής της περιόδου.

Ωστόσο, εάν τα εν λόγω αρχεία καταγραφής απαιτούνται για διαδικασίες παρακολούθησης ή διασφάλισης της ασφάλειας και της ακεραιότητας των δεδομένων API ή της νομιμότητας των εργασιών επεξεργασίας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3, και οι διαδικασίες αυτές έχουν ήδη ξεκινήσει κατά τη στιγμή της λήξης της περιόδου που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, ο eu-LISA και οι αερομεταφορείς διατηρούν τα εν λόγω αρχεία καταγραφής για όσο χρονικό διάστημα απαιτείται για τις εν λόγω διαδικασίες. Στην περίπτωση αυτή, διαγράφουν αμέσως τα εν λόγω αρχεία καταγραφής όταν δεν είναι πλέον απαραίτητα για τις εν λόγω διαδικασίες.

Άρθρο 18

Αρμοδιότητες προστασίας δεδομένων

1. Οι αερομεταφορείς είναι υπεύθυνοι επεξεργασίας κατά την έννοια του άρθρου 4 σημείο 7) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε σχέση με τη συλλογή των εν λόγω δεδομένων και τη διαβίβασή τους στον δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

2. Κάθε κράτος μέλος ορίζει αρμόδια αρχή υπεύθυνη επεξεργασίας σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, στον eu-LISA και στα υπόλοιπα κράτη μέλη τις εν λόγω αρχές.

Όλες οι αρμόδιες αρχές που ορίζονται από τα κράτη μέλη είναι από κοινού υπεύθυνοι επεξεργασίας σύμφωνα με το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 για τους σκοπούς της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στον δρομολογητή.

3. Ο eu-LISA είναι εκτελών την επεξεργασία κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 12) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 για τους σκοπούς της επεξεργασίας δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει του παρόντος κανονισμού μέσω του δρομολογητή, συμπεριλαμβανομένης της διαβίβασης των δεδομένων από τον δρομολογητή στις αρμόδιες συνοριακές αρχές και της αποθήκευσης για τεχνικούς λόγους των εν λόγω δεδομένων στον δρομολογητή. Ο eu-LISA διασφαλίζει ότι ο δρομολογητής λειτουργεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

4. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις αντίστοιχες αρμοδιότητες των από κοινού υπευθύνων επεξεργασίας και τις αντίστοιχες υποχρεώσεις μεταξύ των από κοινού υπευθύνων επεξεργασίας και του εκτελούντος την επεξεργασία. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 43 παράγραφος 2.

Άρθρο 19

Πληροφόρηση των επιβατών

Σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, οι αερομεταφορείς παρέχουν στους επιβάτες, στις πτήσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, πληροφορίες σχετικά με τον σκοπό της συλλογής των προσωπικών τους δεδομένων, το είδος των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που συλλέγονται, τους αποδέκτες των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και τα μέσα άσκησης των δικαιωμάτων τους ως υποκείμενα των δεδομένων.

Οι πληροφορίες αυτές κοινοποιούνται στους επιβάτες γραπτώς και σε εύκολα προσβάσιμη μορφή κατά τη στιγμή της κράτησης και κατά τον έλεγχο εισιτηρίων, ανεξάρτητα από τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή των προσωπικών δεδομένων κατά τη στιγμή του ελέγχου εισιτηρίων, σύμφωνα με το άρθρο 5.

Άρθρο 20

Ασφάλεια

1. Ο eu-LISA διασφαλίζει την ασφάλεια και κρυπτογράφηση των δεδομένων API, ιδίως των δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, τα οποία επεξεργάζεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Οι αρμόδιες συνοριακές αρχές και οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν την ασφάλεια των δεδομένων API, ιδίως των δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, τα οποία επεξεργάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Ο eu-LISA, οι αρμόδιες συνοριακές αρχές και οι αερομεταφορείς συνεργάζονται για τη διασφάλιση της εν λόγω ασφάλειας, σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους και σε συμμόρφωση με το δίκαιο της Ένωσης.

2. Ο eu-LISA λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια του δρομολογητή και των δεδομένων API, ιδίως των δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, τα οποία διαβιβάζονται μέσω του δρομολογητή, μεταξύ άλλων με τη δημιουργία, την εφαρμογή και την τακτική επικαιροποίηση σχεδίου ασφαλείας, σχεδίου επιχειρηματικής συνέχειας και σχεδίου αποκατάστασης της λειτουργίας έπειτα από καταστροφή, προκειμένου:

α) να προστατεύεται η φυσική υπόσταση του δρομολογητή, μεταξύ άλλων μέσω της κατάρτισης σχεδίων έκτακτης ανάγκης για την προστασία των κρίσιμης σημασίας στοιχείων του·

β) να αποτρέπεται οποιαδήποτε μη εξουσιοδοτημένη επεξεργασία των δεδομένων API, μεταξύ άλλων οποιαδήποτε μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε αυτά και αντιγραφή, τροποποίηση ή διαγραφή τους, τόσο κατά τη διαβίβαση των δεδομένων API προς και από τον δρομολογητή όσο και κατά την αποθήκευση των δεδομένων API στον δρομολογητή όταν απαιτείται για την ολοκλήρωση της διαβίβασης, ιδίως μέσω κατάλληλων τεχνικών κρυπτογράφησης·

γ) να διασφαλίζεται ότι τα πρόσωπα που είναι εξουσιοδοτημένα να έχουν πρόσβαση στον δρομολογητή έχουν πρόσβαση μόνο στα δεδομένα που καλύπτονται από την άδεια πρόσβασής τους·

δ) να εξασφαλίζεται η δυνατότητα να ελέγχεται και να εξακριβώνεται σε ποιες αρμόδιες συνοριακές αρχές διαβιβάζονται τα δεδομένα API μέσω του δρομολογητή·

ε) να αναφέρονται ορθά στο διοικητικό του συμβούλιο τυχόν βλάβες στη λειτουργία του δρομολογητή·

στ) να παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα των μέτρων ασφαλείας που απαιτούνται βάσει του παρόντος άρθρου και βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 και να αξιολογούνται και να επικαιροποιούνται τα εν λόγω μέτρα ασφαλείας, κατά περίπτωση, υπό το πρίσμα των τεχνολογικών ή επιχειρησιακών εξελίξεων.

Τα μέτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου δεν θίγουν το άρθρο 32 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 ή το άρθρο 33 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725.

Άρθρο 21

Αυτοέλεγχος

Οι αερομεταφορείς και οι αρμόδιες συνοριακές αρχές παρακολουθούν τη συμμόρφωσή τους με τις αντίστοιχες υποχρεώσεις τους βάσει του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την από μέρους τους επεξεργασία των δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα. Για τους αερομεταφορείς, η παρακολούθηση περιλαμβάνει συχνή επαλήθευση των αρχείων καταγραφής που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 1.

Άρθρο 22

Έλεγχοι προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

1. Οι ανεξάρτητες αρχές εποπτείας που αναφέρονται στο άρθρο 51 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 διενεργούν έλεγχο, τουλάχιστον μία φορά κάθε τέσσερα έτη, όσον αφορά τις εργασίες επεξεργασίας των δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα από τις αρμόδιες συνοριακές αρχές για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να παρέχονται στις ανεξάρτητες εποπτικές αρχές τους επαρκείς πόροι και εμπειρογνωμοσύνη για την εκτέλεση των καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Ο Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας Δεδομένων διενεργεί έλεγχο, σύμφωνα με τα σχετικά διεθνή ελεγκτικά πρότυπα και τουλάχιστον μία φορά ετησίως, όσον αφορά τις εργασίες επεξεργασίας δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα από τον eu-LISA για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Έκθεση του εν λόγω ελέγχου αποστέλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή, στα κράτη μέλη και στον eu-LISA. Ο eu-LISA έχει τη δυνατότητα να διατυπώσει παρατηρήσεις πριν από την έγκριση των εκθέσεων.

3. Όσον αφορά τις εργασίες επεξεργασίας που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, κατόπιν αιτήματος, ο eu-LISA παρέχει στον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων τις πληροφορίες που ζητά, παρέχει στον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων πρόσβαση σε όλα τα έγγραφα που ζητά καθώς και στα αρχεία καταγραφής που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 2, ενώ επιτρέπει στον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων πρόσβαση, ανά πάσα στιγμή, στο σύνολο των εγκαταστάσεων του eu/LISA.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΘΕΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΤΗ

Άρθρο 23

Συνδέσεις των αρμόδιων συνοριακών αρχών με τον δρομολογητή

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες συνοριακές αρχές τους είναι συνδεδεμένες με τον δρομολογητή. Διασφαλίζουν ότι τα συστήματα και οι υποδομές των αρμόδιων συνοριακών αρχών για τη λήψη και την περαιτέρω επεξεργασία των δεδομένων API που διαβιβάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι ενσωματωμένα στον δρομολογητή.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η σύνδεση με τον δρομολογητή και η ενσωμάτωση σε αυτόν επιτρέπει στις αρμόδιες συνοριακές αρχές τους να λαμβάνουν και να επεξεργάζονται περαιτέρω δεδομένα API καθώς και να ανταλλάσσουν τυχόν ειδοποιήσεις που σχετίζονται με αυτά, κατά τρόπο νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και γρήγορο.

2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που προσδιορίζουν τους αναγκαίους λεπτομερείς κανόνες για τις συνδέσεις και την ενοποίηση με τον δρομολογητή που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ασφάλειας δεδομένων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 43 παράγραφος 2.

Άρθρο 24

Συνδέσεις αερομεταφορέων στον δρομολογητή

1. Οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν ότι είναι συνδεδεμένοι με τον δρομολογητή. Διασφαλίζουν ότι τα συστήματα και οι υποδομές τους για τη διαβίβαση δεδομένων API στον δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι ενσωματωμένα στον δρομολογητή.

Οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν ότι η σύνδεση με τον δρομολογητή και η ενσωμάτωση σε αυτόν τούς επιτρέπει να διαβιβάζουν τα δεδομένα API, καθώς και να ανταλλάσσουν τυχόν ειδοποιήσεις που σχετίζονται με αυτά, κατά τρόπο νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και γρήγορο. Για τον σκοπό αυτό, οι αερομεταφορείς διενεργούν δοκιμές για τη διαβίβαση δεδομένων API στον δρομολογητή σε συνεργασία με τον eu-LISA σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 3.

2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που προσδιορίζουν τους αναγκαίους λεπτομερείς κανόνες για τις συνδέσεις και την ενοποίηση με τον δρομολογητή που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ασφάλειας δεδομένων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 43 παράγραφος 2.

Άρθρο 25

Καθήκοντα του eu-LISA σχετικά με τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του δρομολογητή

1. Ο eu-LISA είναι υπεύθυνος για τον σχεδιασμό της φυσικής αρχιτεκτονικής του δρομολογητή, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών του.

2. Ο eu-LISA είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη του δρομολογητή, μεταξύ άλλων για τυχόν τεχνικές προσαρμογές που απαιτούνται για τη λειτουργία του δρομολογητή.

Η ανάπτυξη του δρομολογητή συνίσταται στην εκπόνηση και στην εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών, στη διεξαγωγή δοκιμών καθώς και στη συνολική διαχείριση και τον συνολικό συντονισμό του έργου κατά τη φάση ανάπτυξης.

3. Ο eu-LISA διασφαλίζει ότι ο δρομολογητής έχει σχεδιαστεί και αναπτυχθεί κατά τρόπο ώστε να παρέχει τις λειτουργίες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και ότι ο δρομολογητής ξεκινά τη λειτουργία του το συντομότερο δυνατόν μετά την έκδοση από την Επιτροπή των εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7, στο άρθρο 6 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 6, στο άρθρο 23 παράγραφος 2 και στο άρθρο 24 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, και μετά τη διενέργεια εκτίμησης επιπτώσεων στην προστασία δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 35 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

4. Ο eu-LISA παρέχει στις αρμόδιες συνοριακές αρχές, σε άλλες σχετικές αρχές των κρατών μελών και στους αερομεταφορείς ένα σύνολο δοκιμών συμμόρφωσης. Το σύνολο δοκιμών συμμόρφωσης περιλαμβάνει περιβάλλον δοκιμών, προσομοιωτή, σύνολα δεδομένων δοκιμής και σχέδιο δοκιμών. Το σύνολο δοκιμών συμμόρφωσης επιτρέπει την πλήρη δοκιμή του δρομολογητή που αναφέρεται στην παράγραφο 5 και παραμένει διαθέσιμο μετά την ολοκλήρωση της δοκιμής.

5. Όταν ο eu-LISA θεωρήσει ότι η φάση ανάπτυξης έχει ολοκληρωθεί, διεξάγει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, πλήρη δοκιμή του δρομολογητή σε συνεργασία με τις αρμόδιες συνοριακές αρχές και άλλες σχετικές αρχές των κρατών μελών και με τους αερομεταφορείς, και ενημερώνει την Επιτροπή για το αποτέλεσμα της εν λόγω δοκιμής.

Άρθρο 26

Καθήκοντα του eu-LISA σχετικά με τη φιλοξενία και την τεχνική διαχείριση του δρομολογητή

1. Ο eu-LISA φιλοξενεί τον δρομολογητή στις τεχνικές εγκαταστάσεις του.

2. Ο eu-LISA είναι υπεύθυνος για την τεχνική διαχείριση του δρομολογητή, μεταξύ άλλων για τη συντήρηση και τις τεχνικές εξελίξεις του, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι τα δεδομένα API διαβιβάζονται κατά τρόπο ασφαλή, αποτελεσματικό και γρήγορο μέσω του δρομολογητή, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Η τεχνική διαχείριση του δρομολογητή συνίσταται στην εκτέλεση όλων των καθηκόντων και στην υλοποίηση όλων των τεχνικών λύσεων που είναι απαραίτητες για την εύρυθμη λειτουργία του δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, αδιάλειπτα, 24 ώρες την ημέρα, 7 ημέρες την εβδομάδα. Περιλαμβάνει τις εργασίες συντήρησης και τις τεχνικές εξελίξεις που απαιτούνται για να διασφαλιστεί ότι ο δρομολογητής λειτουργεί σε ικανοποιητικό επίπεδο τεχνικής ποιότητας, ιδίως όσον αφορά τη διαθεσιμότητα, την ακρίβεια και την αξιοπιστία της διαβίβασης δεδομένων API, σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και, κατά το δυνατόν, σύμφωνα με τις επιχειρησιακές ανάγκες των αρμόδιων συνοριακών αρχών και των αερομεταφορέων.

3. Το προσωπικό του eu-LISA δεν έχει πρόσβαση στα δεδομένα API που διαβιβάζονται μέσω του δρομολογητή. Ωστόσο, η απαγόρευση αυτή δεν αποκλείει την εν λόγω πρόσβαση του προσωπικού του eu-LISA στον βαθμό που είναι απολύτως αναγκαία για τη συντήρηση και την τεχνική διαχείριση του δρομολογητή.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και του άρθρου 17 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ, Ευρατόμ, ΕΚΑΧ) αριθ. 259/68 του Συμβουλίου ([28]), ο eu-LISA εφαρμόζει τους δέοντες κανόνες επαγγελματικού απορρήτου ή άλλες ισοδύναμες υποχρεώσεις εμπιστευτικότητας στο προσωπικό του που καλείται να εργαστεί με δεδομένα API τα οποία διαβιβάζονται μέσω του δρομολογητή. Η εν λόγω υποχρέωση εξακολουθεί να ισχύει ακόμη και αφού το εν λόγω προσωπικό παύσει να ασκεί τα καθήκοντά του ή να απασχολείται στη συγκεκριμένη θέση εργασίας ή μετά τον τερματισμό των δραστηριοτήτων του.

Άρθρο 27

Καθήκοντα υποστήριξης του eu-LISA σχετικά με τον δρομολογητή

1. Ο eu-LISA παρέχει κατάρτιση στις αρμόδιες συνοριακές αρχές και σε άλλες σχετικές αρχές των κρατών μελών και αερομεταφορείς, κατόπιν αιτήματός τους, όσον αφορά την τεχνική χρήση του δρομολογητή, καθώς και όσον αφορά τη σύνδεση και την ενσωμάτωσή τους στον δρομολογητή.

2. Ο eu-LISA παρέχει υποστήριξη στις αρμόδιες συνοριακές αρχές σχετικά με τη λήψη δεδομένων API μέσω του δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των άρθρων 14 και 23.

3. Σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 και κάνοντας χρήση του συνόλου δοκιμών συμμόρφωσης που ορίζεται στο άρθρο 25 παράγραφος 4, ο eu-LISA διενεργεί δοκιμές για τη διαβίβαση δεδομένων API στον δρομολογητή σε συνεργασία με τους αερομεταφορείς.

([28]) ΕΕ L 56 της 4.3.1968, σ. 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

Άρθρο 28

Συμβούλιο διαχείρισης του προγράμματος

1. Έως τις 28 Ιανουαρίου 2025, το διοικητικό συμβούλιο του eu-LISA συγκροτεί συμβούλιο διαχείρισης του προγράμματος. Αποτελείται από 10 μέλη και περιλαμβάνει:

α) επτά μέλη που διορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο του eu-LISA μεταξύ των μελών του ή των αναπληρωτών του·

β) τον πρόεδρο της συμβουλευτικής ομάδας API PNR που αναφέρεται στο άρθρο 29·

γ) ένα μέλος του προσωπικού του eu-LISA που διορίζεται από τον εκτελεστικό διευθυντή του· και

δ) ένα μέλος που διορίζεται από την Επιτροπή.

Όσον αφορά το στοιχείο α), τα μέλη που διορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο του eu-LISA εκλέγονται μόνο από τα μέλη του ή τους αναπληρωτές του από τα κράτη μέλη στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός.

2. Το συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος καταρτίζει τον εσωτερικό κανονισμό του προς έγκριση από το διοικητικό συμβούλιο του eu-LISA.

Η προεδρία ασκείται από κράτος μέλος που είναι μέλος του συμβουλίου διαχείρισης του προγράμματος.

3. Το συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος εποπτεύει την αποτελεσματική εκπλήρωση των καθηκόντων του eu-LISA που σχετίζονται με τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 25.

Κατόπιν αιτήματος του συμβουλίου διαχείρισης προγράμματος, ο eu-LISA παρέχει λεπτομερείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του δρομολογητή, συμπεριλαμβανομένων των πόρων που διατίθενται από τον eu-LISA.

4. Το συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος υποβάλλει τακτικά, και τουλάχιστον τρεις φορές ανά τρίμηνο, γραπτές εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο του σχεδιασμού και της ανάπτυξης του δρομολογητή στο διοικητικό συμβούλιο του eu-LISA.

5. Το συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος δεν έχει εξουσία λήψης αποφάσεων ούτε εντολή να εκπροσωπεί το διοικητικό συμβούλιο του eu-LISA ή τα μέλη του.

6. Το συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος παύει να υφίσταται κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 46 δεύτερο εδάφιο.

Άρθρο 29

Συμβουλευτική ομάδα API-PNR

1. Από τις 28 Ιανουαρίου 2025, η συμβουλευτική ομάδα API-PNR, η οποία συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 1 στοιχείο δε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1726, παρέχει στο διοικητικό συμβούλιο του eu-LISA την αναγκαία εμπειρογνωσία σχετικά με τις API-PNR, ιδίως στο πλαίσιο της κατάρτισης του ετήσιου προγράμματος εργασίας του και της ετήσιας έκθεσης δραστηριοτήτων του.

2. Εφόσον είναι διαθέσιμες, ο eu-LISA παρέχει στη συμβουλευτική ομάδα API-PNR εκδόσεις, ακόμη και ενδιάμεσες, των τεχνικών προδιαγραφών και των συνόλων δοκιμών συμμόρφωσης που αναφέρονται στο άρθρο 25 παράγραφοι 1, 2 και 4.

3. Η συμβουλευτική ομάδα API-PNR ασκεί τα ακόλουθα καθήκοντα:

α) παρέχει εμπειρογνωσία στον eu-LISA και στο συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος σχετικά με τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 25·

β) παρέχει εμπειρογνωσία στον eu-LISA σχετικά με τη φιλοξενία και την τεχνική διαχείριση του δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 26·

γ) γνωμοδοτεί στο συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος, κατόπιν αιτήματός του, σχετικά με την πρόοδο του σχεδιασμού και της ανάπτυξης του δρομολογητή, συμπεριλαμβανομένης της προόδου των τεχνικών προδιαγραφών και των συνόλων δοκιμών συμμόρφωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

4. Η συμβουλευτική ομάδα API-PNR δεν διαθέτει εξουσία λήψης αποφάσεων ούτε εντολή εκπροσώπησης του διοικητικού συμβουλίου του eu-LISA ή των μελών του.

Άρθρο 30

Ομάδα επαφής API-PNR

1. Έως την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 46 δεύτερο εδάφιο, το διοικητικό συμβούλιο του eu-LISA συγκροτεί ομάδα επαφής API-PNR.

2. Η ομάδα επαφής API-PNR καθιστά δυνατή την επικοινωνία μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και των αερομεταφορέων για τεχνικά θέματα που σχετίζονται με τα αντίστοιχα καθήκοντα και υποχρεώσεις τους βάσει του παρόντος κανονισμού.

3. Η ομάδα επαφής API-PNR απαρτίζεται από εκπροσώπους των αρμόδιων αρχών και αερομεταφορέων των κρατών μελών, από τον πρόεδρο της συμβουλευτικής ομάδας API-PNR και από εμπειρογνώμονες του eu-LISA.

4. Το διοικητικό συμβούλιο του eu-LISA θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της ομάδας επαφής API-PNR, κατόπιν γνωμοδότησης της συμβουλευτικής ομάδας API-PNR.

5. Εφόσον κρίνεται αναγκαίο, το διοικητικό συμβούλιο του eu-LISA μπορεί επίσης να συγκροτεί υποομάδες της ομάδας επαφής API-PNR για τη συζήτηση συγκεκριμένων τεχνικών θεμάτων που σχετίζονται με τα αντίστοιχα καθήκοντα και υποχρεώσεις των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και των αερομεταφορέων δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

6. Η συμβουλευτική ομάδα API-PNR, καθώς και οι υποομάδες της, δεν διαθέτει εξουσία λήψης αποφάσεων ούτε εντολή εκπροσώπησης του διοικητικού συμβουλίου του eu-LISA ή των μελών του.

Άρθρο 31

Ομάδα εμπειρογνωμόνων API

1. Έως την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 46 δεύτερο εδάφιο, η Επιτροπή συγκροτεί ομάδα εμπειρογνωμόνων API σύμφωνα με τους οριζόντιους κανόνες για τη δημιουργία και τη λειτουργία των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής.

2. Η ομάδα εμπειρογνωμόνων API καθιστά δυνατή την επικοινωνία μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, καθώς και μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και των αερομεταφορέων, σχετικά με θέματα πολιτικής που σχετίζονται με τα αντίστοιχα καθήκοντα και υποχρεώσεις τους βάσει του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων σε σχέση με τις κυρώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 37.

3. Η Επιτροπή προεδρεύει της ομάδας εμπειρογνωμόνων API, η οποία συγκροτείται σύμφωνα με τους οριζόντιους κανόνες για τη δημιουργία και τη λειτουργία των ομάδων ειδικών της Επιτροπής. Απαρτίζεται από εκπροσώπους των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, εκπροσώπους των αερομεταφορέων και εμπειρογνώμονες του eu-LISA. Εφόσον είναι σκόπιμο για την εκτέλεση των καθηκόντων της, η ομάδα εμπειρογνωμόνων API μπορεί να καλεί τους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς, ιδίως εκπροσώπους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Ευρωπαίου Επόπτη Προστασίας Δεδομένων και των ανεξάρτητων εθνικών εποπτικών αρχών, να συμμετέχουν στις εργασίες της.

4. Η ομάδα εμπειρογνωμόνων API εκτελεί τα καθήκοντά της σύμφωνα με την αρχή της διαφάνειας. Η Επιτροπή δημοσιεύει τα πρακτικά των συνεδριάσεων της ομάδας εμπειρογνωμόνων API και άλλα σχετικά έγγραφα στον ιστότοπο της Επιτροπής.

Άρθρο 32

Δαπάνες που επωμίζεται ο eu-LISA, ο Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας Δεδομένων, οι εθνικές εποπτικές αρχές και τα κράτη μέλη

1. Οι δαπάνες που επωμίζεται ο eu-LISA αναφορικά με την εγκατάσταση και τη λειτουργία του δρομολογητή βάσει του παρόντος κανονισμού βαρύνουν τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

2. Οι δαπάνες που επωμίζονται τα κράτη μέλη σε σχέση με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τη σύνδεσή τους με τον δρομολογητή και την ενσωμάτωσή τους στον δρομολογητή που αναφέρονται στο άρθρο 23, χρηματοδοτούνται από τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης, σύμφωνα με τους κανόνες επιλεξιμότητας και τα ποσοστά συγχρηματοδότησης που ορίζονται στις ισχύουσες νομικές πράξεις της Ένωσης.

3. Οι δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται ο Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας Δεδομένων σε σχέση με τα καθήκοντα που του ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού βαρύνουν τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

4. Οι δαπάνες στις οποίες υποβάλλονται οι ανεξάρτητες εθνικές εποπτικές αρχές σε σχέση με τα καθήκοντα που τους ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού βαρύνουν τα κράτη μέλη.

Άρθρο 33

Ευθύνη σχετικά με τον δρομολογητή

Εάν η μη τήρηση από κράτος μέλος ή αερομεταφορέα των υποχρεώσεών του που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό προκαλέσει ζημία στον δρομολογητή, το συγκεκριμένο κράτος μέλος ή ο αερομεταφορέας φέρει ευθύνη για την εν λόγω ζημία, όπως προβλέπεται από το εφαρμοστέο ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο, εκτός εάν και στον βαθμό που αποδεικνύεται ότι ο eu-LISA, άλλο κράτος μέλος ή ο αερομεταφορέας δεν έλαβε εύλογα μέτρα για να αποτρέψει την πρόκληση ζημίας ή να περιορίσει τις συνέπειές της.

Άρθρο 34

Έναρξη λειτουργίας του δρομολογητή

Η Επιτροπή καθορίζει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, την ημερομηνία από την οποία ξεκινά τη λειτουργία του ο δρομολογητής μέσω εκτελεστικής πράξης, αφού ενημερωθεί από τον eu-LISA για την επιτυχή ολοκλήρωση της πλήρους δοκιμής του δρομολογητή που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 5. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 43 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή καθορίζει την ημερομηνία που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο το αργότερο εντός 30 ημερών από την ημερομηνία έκδοσης της εν λόγω εκτελεστικής πράξης.

Άρθρο 35

Εθελοντική χρήση του δρομολογητή κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2004/82/ΕΚ

1. Οι αερομεταφορείς έχουν δικαίωμα να χρησιμοποιούν τον δρομολογητή για τη διαβίβαση των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2004/82/ΕΚ σε μία ή περισσότερες από τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται σε αυτή, σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, υπό την προϋπόθεση ότι το οικείο κράτος μέλος έχει συμφωνήσει με αυτή τη χρήση, από κατάλληλη ημερομηνία που ορίζεται από το εν λόγω κράτος μέλος. Το εν λόγω κράτος μέλος συμφωνεί μόνο αφού βεβαιωθεί, ιδίως όσον αφορά τόσο τη σύνδεση των αρμόδιων αρχών του με τον δρομολογητή όσο και τη σύνδεση του οικείου αερομεταφορέα, ότι οι πληροφορίες μπορούν να διαβιβαστούν κατά τρόπο νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και γρήγορο.

2. Όταν αερομεταφορέας αρχίσει να χρησιμοποιεί τον δρομολογητή σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εξακολουθεί να τον χρησιμοποιεί για τη διαβίβαση των εν λόγω πληροφοριών στις οικείες αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους μέχρι την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 46 δεύτερο εδάφιο. Ωστόσο, η χρήση αυτή διακόπτεται, από κατάλληλη ημερομηνία που ορίζει το εν λόγω κράτος μέλος, εάν το κράτος μέλος αυτό κρίνει ότι υπάρχουν αντικειμενικοί λόγοι που επιβάλλουν τη συγκεκριμένη διακοπή και έχει ενημερώσει σχετικά τον αερομεταφορέα.

3. Το οικείο κράτος μέλος:

α) συμβουλεύεται τον eu-LISA προτού συμφωνήσει με την εθελοντική χρήση του δρομολογητή σύμφωνα με την παράγραφο 1·

β) με εξαίρεση περιπτώσεις δεόντως αιτιολογημένης επείγουσας ανάγκης, παρέχει στον οικείο αερομεταφορέα τη δυνατότητα να υποβάλει παρατηρήσεις όσον αφορά την πρόθεσή του να διακόψει την εν λόγω χρήση σύμφωνα με την παράγραφο 2 και, κατά περίπτωση, συμβουλεύεται επίσης τον eu-LISA σχετικά·

γ) ενημερώνει αμέσως τον eu-LISA και την Επιτροπή για οποιαδήποτε τέτοια χρήση για την οποία συμφώνησε και για οποιαδήποτε διακοπή της εν λόγω χρήσης, παρέχοντας όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, μεταξύ άλλων την ημερομηνία έναρξης της χρήσης, την ημερομηνία διακοπής και τους λόγους της διακοπής, κατά περίπτωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΕΠΟΠΤΕΙΑ, ΚΥΡΩΣΕΙΣ, ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ

Άρθρο 36

Εθνική εποπτική αρχή API

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες εθνικές εποπτικές αρχές API υπεύθυνες για την παρακολούθηση της εφαρμογής στην επικράτειά τους των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τους αερομεταφορείς και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις εν λόγω διατάξεις.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές API διαθέτουν όλα τα αναγκαία μέσα και όλες τις αναγκαίες εξουσίες διερεύνησης και επιβολής για την εκτέλεση των καθηκόντων τους βάσει του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με την επιβολή των κυρώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 37, όταν ενδείκνυται. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η άσκηση των εξουσιών που ανατίθενται στην εθνική εποπτική αρχή API υπόκειται σε κατάλληλες διασφαλίσεις σύμφωνα με τα θεμελιώδη δικαιώματα που κατοχυρώνονται από το δίκαιο της Ένωσης.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, έως την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 46 δεύτερο εδάφιο, την ονομασία και τα στοιχεία επικοινωνίας των αρχών που όρισαν σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Κοινοποιούν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή οποιεσδήποτε μεταγενέστερες αλλαγές ή τροποποιήσεις τους.

4. Το παρόν άρθρο δεν θίγει τις εξουσίες των εποπτικών αρχών που αναφέρονται στο άρθρο 51 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

Άρθρο 37

Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβιάσεων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους εν λόγω κανόνες και τα εν λόγω μέτρα στην Επιτροπή έως την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 46 δεύτερο εδάφιο και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές API, όταν αποφασίζουν αν θα επιβάλουν ποινή και κατά τον προσδιορισμό του είδους και του επιπέδου της κύρωσης, λαμβάνουν υπόψη τις σχετικές περιστάσεις, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν:

α) τη φύση, τη βαρύτητα και τη διάρκεια της παράβασης·

β) τον βαθμό υπαιτιότητας του αερομεταφορέα·

γ) προηγούμενες παραβάσεις του αερομεταφορέα·

δ) το συνολικό επίπεδο συνεργασίας του αερομεταφορέα με τις αρμόδιες αρχές·

ε) το μέγεθος του αερομεταφορέα, όπως για παράδειγμα ο ετήσιος αριθμός επιβατών που μετέφερε·

στ) κατά πόσον έχουν ήδη επιβληθεί προηγούμενες κυρώσεις από άλλες εθνικές εποπτικές αρχές API στον ίδιο αερομεταφορέα για την ίδια παράβαση.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η επαναλαμβανόμενη παράλειψη διαβίβασης δεδομένων API σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 υπόκειται σε αναλογικές οικονομικές κυρώσεις ύψους έως και 2 % του συνολικού κύκλου εργασιών του αερομεταφορέα κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η μη συμμόρφωση με άλλες υποχρεώσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό υπόκειται σε αναλογικές κυρώσεις, μεταξύ άλλων οικονομικές.

Άρθρο 38

Στατιστικές

1. Για την υποστήριξη της υλοποίησης και της παρακολούθησης της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και με βάση τις στατιστικές πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 5, ο eu-LISA δημοσιεύει στατιστικά στοιχεία ανά τρίμηνο σχετικά με τη λειτουργία του δρομολογητή και τη συμμόρφωση των αερομεταφορέων με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Οι εν λόγω στατιστικές δεν επιτρέπουν την ταυτοποίηση ατόμων.

2. Για τους σκοπούς που ορίζονται στην παράγραφο 1, ο δρομολογητής διαβιβάζει αυτόματα τα δεδομένα που απαριθμούνται στην παράγραφο 5 στο CRRS.

3. Για την υποστήριξη της εφαρμογής και της παρακολούθησης της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, κάθε έτος ο eu-LISA συγκεντρώνει τα στατιστικά στοιχεία σε ετήσια έκθεση για το προηγούμενο έτος. Δημοσιεύει την εν λόγω ετήσια έκθεση και τη διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή, στον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής και στις εθνικές εποπτικές αρχές API που αναφέρονται στο άρθρο 36. Η ετήσια έκθεση δεν αποκαλύπτει εμπιστευτικές μεθόδους εργασίας ούτε θέτει σε κίνδυνο τις εν εξελίξει έρευνες των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών.

4. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο eu-LISA τής παρέχει στατιστικά στοιχεία σχετικά με συγκεκριμένες πτυχές που σχετίζονται με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού καθώς και τα στατιστικά στοιχεία σύμφωνα με την παράγραφο 3.

5. Το CRRS παρέχει στον eu-LISA τις παρακάτω απαραίτητες στατιστικές πληροφορίες για την υποβολή εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 45 και για την κατάρτιση στατιστικών σύμφωνα με το παρόν άρθρο, χωρίς οι εν λόγω στατιστικές σχετικά με τα δεδομένα API να επιτρέπουν την ταυτοποίηση των οικείων επιβατών:

α) την ιθαγένεια, το φύλο και το έτος γέννησης του επιβάτη·

β) την ημερομηνία και το αρχικό σημείο επιβίβασης, την ημερομηνία και τον αερολιμένα αναχώρησης και την ημερομηνία και τον αερολιμένα άφιξης·

γ) το είδος του ταξιδιωτικού εγγράφου και τον κωδικό τριών γραμμάτων της χώρας έκδοσης, καθώς και την ημερομηνία λήξης της ισχύος του ταξιδιωτικού εγγράφου·

δ) τον αριθμό των επιβατών που πραγματοποίησαν έλεγχο εισιτηρίων στην ίδια πτήση·

ε) τον κωδικό της αεροπορικής εταιρείας που εκτελεί την πτήση·

στ) εάν η πτήση είναι προγραμματισμένη ή μη προγραμματισμένη·

ζ) εάν τα δεδομένα API διαβιβάστηκαν αμέσως μετά το κλείσιμο της πτήσης·

η) εάν τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα του επιβάτη είναι ακριβή, πλήρη και επικαιροποιημένα.

θ) τα τεχνικά μέσα που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή των δεδομένων API.

6. Για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 45 και για την κατάρτιση στατιστικών σύμφωνα με το παρόν άρθρο, ο eu-LISA αποθηκεύει τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου στο CRRS. Αποθηκεύει τα δεδομένα αυτά για περίοδο πέντε ετών σύμφωνα με την παράγραφο 2, διασφαλίζοντας ότι τα δεδομένα δεν επιτρέπουν την ταυτοποίηση των εν λόγω επιβατών. Το CRRS παρέχει στο δεόντως εξουσιοδοτημένο προσωπικό των αρμόδιων συνοριακών αρχών και σε άλλες αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εξατομικευμένες εκθέσεις και στατιστικές σχετικά με τα δεδομένα API, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου, για την εφαρμογή και την εποπτεία της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

7. Η χρήση των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου δεν οδηγεί στην κατάρτιση προφίλ φυσικών προσώπων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, ούτε σε διακρίσεις εις βάρος προσώπων για τους λόγους που απαριθμούνται στο άρθρο 21 του Χάρτη. Τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου δεν χρησιμοποιούνται για τη σύγκριση ή την αντιστοίχισή τους με δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ή για τον συνδυασμό τους με δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα.

8. Οι διαδικασίες που θεσπίζονται από τον eu-LISA για να παρακολουθείται η ανάπτυξη και η λειτουργία του δρομολογητή, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 39 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/817, περιλαμβάνουν τη δυνατότητα παραγωγής τακτικών στατιστικών για τη διασφάλιση της εν λόγω παρακολούθησης.

Άρθρο 39

Πρακτικό εγχειρίδιο

Η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές και άλλες σχετικές αρχές των κρατών μελών, τους αερομεταφορείς και τους σχετικούς οργανισμούς και όργανα της Ένωσης, καταρτίζει και δημοσιοποιεί πρακτικό εγχειρίδιο που περιέχει κατευθυντήριες γραμμές, συστάσεις και βέλτιστες πρακτικές για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων σχετικά με τη συμμόρφωση με τα θεμελιώδη δικαιώματα, καθώς και σχετικά με τις κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο 37.

Το πρακτικό εγχειρίδιο λαμβάνει υπόψη άλλα σχετικά εγχειρίδια.

Η Επιτροπή εγκρίνει το πρακτικό εγχειρίδιο υπό μορφή σύστασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Άρθρο 40

Κατάργηση της οδηγίας 2004/82/ΕΚ

Η οδηγία 2004/82/ΕΚ καταργείται από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, που αναφέρεται στο άρθρο 46 δεύτερο εδάφιο.

Άρθρο 41

Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1726

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1726 τροποποιείται ως εξής:

1) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«*Άρθρο 13α*

Καθήκοντα σχετικά με τον δρομολογητή

Σε σχέση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/12 (*) και τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/13 (**) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο Οργανισμός εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με τον δρομολογητή, τα οποία του ανατίθενται με τους εν λόγω κανονισμούς.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2025/12 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2024, σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες για την ενίσχυση και τη διευκόλυνση των ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/1726 και (ΕΕ) 2019/817, και την κατάργηση της οδηγίας 2004/82/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L, 2025/12, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/12/oj).

(**) Κανονισμός (ΕΕ) 2025/13 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2024, σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες με σκοπό την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818 (ΕΕ L, 2025/13, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/13/oj).».

2) Στο άρθρο 17, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Έδρα του Οργανισμού είναι το Τάλιν της Εσθονίας.

Τα καθήκοντα που συνδέονται με την ανάπτυξη και τη λειτουργική διαχείριση σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφοι 4 και 5, τα άρθρα 3 έως 9 και τα άρθρα 11 και 13α εκτελούνται στην τεχνική εγκατάσταση στο Στρασβούργο της Γαλλίας.

Εφεδρική εγκατάσταση, ικανή να διασφαλίζει τη συνέχιση της λειτουργίας συστήματος ΤΠ μεγάλης κλίμακας σε περίπτωση βλάβης του εν λόγω συστήματος θα δημιουργηθεί στο Sankt Johann im Pongau της Αυστρίας.».

3) Στο άρθρο 19, η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

«λαβ) εγκρίνει εκθέσεις για την τρέχουσα κατάσταση της ανάπτυξης του δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12·»·

β) στο στοιχείο λβ), το σημείο vi) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«vi) των συνιστωσών διαλειτουργικότητας σύμφωνα με το άρθρο 78 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/817 και το άρθρο 74 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818, καθώς και του δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 80 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/982 και το άρθρο 45 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12·»·

γ) το στοιχείο λγ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«λγ) εκδίδει επίσημες παρατηρήσεις σχετικά με τις εκθέσεις του Ευρωπαίου Επόπτη Προστασίας Δεδομένων για τους λογιστικούς ελέγχους σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1861, το άρθρο 42 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 767/2008, το άρθρο 31 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 603/2013, το άρθρο 56 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2226, το άρθρο 67 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1240, το άρθρο 29 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/816, το άρθρο 52 των κανονισμών (ΕΕ) 2019/817 και (ΕΕ) 2019/818, το άρθρο 58 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/982 και το άρθρο 22 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12 και εξασφαλίζει κατάλληλη συνέχεια αυτών των ελέγχων·».

4) Στο άρθρο 27 παράγραφος 1, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

«δε) Συμβουλευτική ομάδα API PNR.».

Άρθρο 42

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/817

Στο άρθρο 39 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/817, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Δημιουργείται κεντρικό αποθετήριο για την υποβολή εκθέσεων και την κατάρτιση στατιστικών (CRRS) με σκοπό την υποστήριξη των στόχων του ΣΕΕ, του VIS, του ETIAS και του SIS σύμφωνα με τις αντίστοιχες νομικές πράξεις που διέπουν τα εν λόγω συστήματα και την παροχή διασυστημικών στατιστικών δεδομένων και αναλυτικών εκθέσεων για σκοπούς πολιτικής, επιχειρησιακούς σκοπούς και σκοπούς ποιότητας των δεδομένων. Το CRRS υποστηρίζει επίσης τους στόχους του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

2. Ο eu-LISA καταρτίζει, εφαρμόζει και φιλοξενεί στις τεχνικές εγκαταστάσεις του το CRRS, το οποίο περιέχει τα δεδομένα και τα στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 63 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2226, στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 767/2008, στο άρθρο 84 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1240, στο άρθρο 60 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1861 και στο άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1860, λογικά διαχωρισμένα από το σύστημα πληροφοριών της ΕΕ. Ο eu-LISA συλλέγει επίσης από τον δρομολογητή τα δεδομένα και τα στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 38 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12. Πρόσβαση στο CRRS παρέχεται μέσω ελεγχόμενης, ασφαλούς πρόσβασης και προφίλ ειδικών χρηστών, αποκλειστικά για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων και της κατάρτισης στατιστικών, στις αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 63 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2226, στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 767/2008, στο άρθρο 84 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1240, στο άρθρο 60 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1861 και στο άρθρο 45 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2025/12 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2024, σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες για την ενίσχυση και τη διευκόλυνση των ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/1726 και (ΕΕ) 2019/817, και την κατάργηση της οδηγίας 2004/82/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L, 2025/12, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/12/oj).».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 43

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Στις περιπτώσεις που η επιτροπή δεν εκφέρει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 44

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 5 παράγραφοι 6 και 7, το άρθρο 8 παράγραφος 7, το άρθρο 6 παράγραφος 3 και το άρθρο 9 παράγραφος 6 ανατίθεται στην Επιτροπή για διάστημα πέντε ετών από τις 28 Ιανουαρίου 2025. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλει αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

Όσον αφορά κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6, εάν έχει διατυπωθεί αντίρρηση βάσει της παραγράφου 6 του παρόντος άρθρου είτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν αντιτάσσονται στη σιωπηρή παράταση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 7, στο άρθρο 6 παράγραφος 3 και άρθρο 9 παράγραφος 6 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφοι 6 ή 7, του άρθρου 6 παράγραφος 3 ή του άρθρου 9 παράγραφος 6 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 45

Παρακολούθηση και αξιολόγηση

1. Ο eu-LISA διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται διαδικασίες για την παρακολούθηση της ανάπτυξης του δρομολογητή σε σχέση με τους επιδιωκόμενους στόχους όσον αφορά τον σχεδιασμό και το κόστος, καθώς και για την παρακολούθηση της λειτουργίας του δρομολογητή σε σχέση με τους επιδιωκόμενους στόχους όσον αφορά τα τεχνικά αποτελέσματα, τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, την ασφάλεια και την ποιότητα των υπηρεσιών.

2. Έως τις 29 Ιανουαρίου 2026 και, στη συνέχεια, ανά έτος κατά τη διάρκεια της φάσης ανάπτυξης του δρομολογητή, ο eu-LISA υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για την τρέχουσα κατάσταση της ανάπτυξης του δρομολογητή. Η έκθεση περιλαμβάνει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις δαπάνες που προκύπτουν και σχετικά με τυχόν κινδύνους που ενδέχεται να επηρεάσουν το συνολικό κόστος που βαρύνει τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 32.

3. Μόλις ο δρομολογητής αρχίσει να λειτουργεί, ο eu-LISA συντάσσει έκθεση και την υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο στην οποία επεξηγείται λεπτομερώς πώς επιτεύχθηκαν οι στόχοι, ιδίως όσον αφορά τον σχεδιασμό και το κόστος, και αιτιολογούνται τυχόν αποκλίσεις.

4. Έως τις 29 Ιανουαρίου 2029 και, στη συνέχεια, κάθε τέσσερα έτη, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση που περιέχει συνολική αξιολόγηση του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων σχετικά με την αναγκαιότητα και πρόσθετη αξία της συλλογής δεδομένων API, αξιολογώντας μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

α) την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·

β) τον βαθμό στον οποίο ο παρών κανονισμός πέτυχε τους στόχους του·

γ) τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στα θεμελιώδη δικαιώματα που προστατεύονται από το δίκαιο της Ένωσης·

δ) τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στην ταξιδιωτική εμπειρία των νόμιμων επιβατών·

ε) τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στην ανταγωνιστικότητα του τομέα των αερομεταφορών και την επιβάρυνση που επωμίζονται οι επιχειρήσεις·

στ) την ποιότητα των δεδομένων που διαβιβάζει ο δρομολογητής στις αρμόδιες συνοριακές αρχές·

ζ) τις επιδόσεις του δρομολογητή σε σχέση με τις αρμόδιες συνοριακές αρχές.

Για τους σκοπούς του στοιχείου ε) του πρώτου εδαφίου η έκθεση της Επιτροπής εξετάζει επίσης την αλληλεπίδραση του παρόντος κανονισμού με άλλες συναφείς νομοθετικές πράξεις της ΕΕ, ιδίως τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 767/2008, (ΕΕ) 2017/2226 και (ΕΕ) 2018/1240, με σκοπό την αξιολόγηση του συνολικού αντικτύπου των σχετικών υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων στους αερομεταφορείς, τον προσδιορισμό διατάξεων που θα μπορούσαν να επικαιροποιηθούν και να απλοποιηθούν, εάν ενδείκνυται, ώστε να μετριαστεί η επιβάρυνση στους αερομεταφορείς, και την εξέταση δράσεων και μέτρων που θα μπορούσαν να ληφθούν για τη μείωση της συνολικής πίεσης από πλευράς κόστους στους αερομεταφορείς.

5. Η Επιτροπή υποβάλλει την έκθεση αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων και στον Οργανισμό Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εάν κριθεί σκόπιμο, υπό το πρίσμα της διενεργηθείσας αξιολόγησης, η Επιτροπή υποβάλλει νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο με σκοπό την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

6. Τα κράτη μέλη και οι αερομεταφορείς παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, στον eu-LISA και στην Επιτροπή τις πληροφορίες που απαιτούνται για τη σύνταξη των εκθέσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4, όπως δεδομένα που σχετίζονται με τα αποτελέσματα των προκαταρκτικών ελέγχων σε συστήματα πληροφοριών της Ένωσης και εθνικές βάσεις δεδομένων που διενεργούνται στα εξωτερικά σύνορα με τη χρήση δεδομένων API. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη παρέχουν ποσοτικές και ποιοτικές πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή δεδομένων API από επιχειρηματική άποψη. Οι παρεχόμενες πληροφορίες δεν περιλαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα. Τα κράτη μέλη μπορούν να απέχουν από την παροχή των εν λόγω πληροφοριών εάν είναι αναγκαίο και στον βαθμό που είναι αναγκαίο να μην αποκαλυφθούν εμπιστευτικές μέθοδοι εργασίας ή να μην τεθούν σε κίνδυνο εν εξελίξει έρευνες των αρμόδιων συνοριακών αρχών. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι όλες οι εμπιστευτικές πληροφορίες που παρέχονται προστατεύονται δεόντως.

Άρθρο 46

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται δύο έτη μετά την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του δρομολογητή, όπως ορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 34.

Ωστόσο:

α) το άρθρο 5 παράγραφοι 7 και 8, το άρθρο 6 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 6, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 5, το άρθρο 18 παράγραφος 4, το άρθρο 23 παράγραφος 2, το άρθρο 24 παράγραφος 2, τα άρθρα 25, 28 και 29, το άρθρο 32 παράγραφος 1, και τα άρθρα 34, 43 και 44 εφαρμόζονται από τις 28 Ιανουαρίου 2025·

β) το άρθρο 5 παράγραφος 6, τα άρθρα 12 και 15, το άρθρο 17 παράγραφοι 1, 3 και 4, το άρθρο 18 παράγραφοι 1, 2 και 3, και τα άρθρα 20, 26, 27, 33 και 35 εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του δρομολογητή, όπως ορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 34.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα στα κράτη μέλη σύμφωνα με τις Συνθήκες.

Βρυξέλλες, 19 Δεκεμβρίου 2024.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
R. METSOLA	BÓKA J.