Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/13

8.1.2025

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/13 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 82 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και το άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχείο α),

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 διακρατική διάσταση του σοβαρού εγκλήματος και του οργανωμένου εγκλήματος και η συνεχής απειλή τρομοκρατικών επιθέσεων στο ευρωπαϊκό έδαφος απαιτούν την ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ένωσης για τη λήψη κατάλληλων μέτρων με σκοπό τη διασφάλιση της ασφάλειας εντός ενός χώρου ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης χωρίς εσωτερικά σύνορα. Οι πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες, όπως οι καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) και ιδίως οι εκ των προτέρων πληροφορίες για τους επιβάτες (API), είναι απαραίτητες για τον εντοπισμό επιβατών υψηλού κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δεν είναι κατά τα άλλα γνωστοί στις αρχές επιβολής του νόμου, και για τη δημιουργία συνδέσεων μεταξύ μελών εγκληματικών ομάδων, καθώς και για την καταπολέμηση τρομοκρατικών δραστηριοτήτων.

(2) Ενώ η οδηγία 2004/82/ΕΚ του Συμβουλίου [3] θεσπίζει νομικό πλαίσιο για τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API από τους αερομεταφορείς με στόχο τη βελτίωση του συνοριακού ελέγχου και την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης, ορίζει επίσης ότι τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν δεδομένα API για σκοπούς επιβολής του νόμου. Ωστόσο, μόνο η δημιουργία μιας τέτοιας δυνατότητας οδηγεί σε αρκετά κενά και ελλείψεις. Ειδικότερα σημαίνει ότι τα δεδομένα API δεν συλλέγονται ούτε διαβιβάζονται από τους αερομεταφορείς συστηματικά για σκοπούς επιβολής του νόμου. Η δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν τα δεδομένα API για σκοπούς σχετικά με την επιβολή του νόμου σημαίνει επίσης ότι, όταν τα κράτη μέλη κάνουν χρήση της δυνατότητας, οι αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν αποκλίνουσες απαιτήσεις βάσει του εθνικού δικαίου όσον αφορά τον χρόνο και τον τρόπο συλλογής και διαβίβασης δεδομένων API για τους εν λόγω σκοπούς. Οι αποκλίσεις αυτές όχι μόνο συνεπάγονται περιττές δαπάνες και περιπλοκότητα για τους αερομεταφορείς, αλλά βλάπτουν επίσης την εσωτερική ασφάλεια της Ένωσης και την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών επιβολής του νόμου των κρατών μελών. Επιπλέον, λόγω της διαφορετικής φύσης των σκοπών της διευκόλυνσης των συνοριακών ελέγχων και της επιβολής του νόμου, είναι σκόπιμο να θεσπιστεί χωριστό νομικό πλαίσιο για τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API για καθέναν από τους σκοπούς αυτούς.

(3) Η οδηγία (ΕΕ) 2016/681 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [4] ορίζει κανόνες σχετικά με τη χρήση των δεδομένων PNR για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων. Σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, τα κράτη μέλη οφείλουν να θεσπίσουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν δεδομένα PNR, συμπεριλαμβανομένων τυχόν συλλεγόμενων δεδομένων API, στην εθνική μονάδα στοιχείων επιβατών (ΜΣΕ) που έχει συσταθεί δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, στο μέτρο που έχουν ήδη συγκεντρώσει τα δεδομένα αυτά κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους. Συνεπώς, η εν λόγω οδηγία δεν διασφαλίζει τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API σε όλες τις περιπτώσεις, δεδομένου ότι οι αερομεταφορείς δεν έχουν κανέναν επιχειρηματικό λόγο να συλλέξουν πλήρες σύνολο τέτοιων δεδομένων. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι ΜΣΕ λαμβάνουν δεδομένα API μαζί με δεδομένα PNR, δεδομένου ότι η από κοινού επεξεργασία των δεδομένων αυτών είναι απαραίτητη ώστε οι

[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] 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] 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).

αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να είναι σε θέση να προλαμβάνουν, να ανιχνεύουν, να διερευνούν και να διώκουν αποτελεσματικά τα τρομοκρατικά και τα σοβαρά εγκλήματα. Ειδικότερα, η εν λόγω από κοινού επεξεργασία επιτρέπει την ακριβή ταυτοποίηση των επιβατών που ενδέχεται να πρέπει να εξεταστούν περαιτέρω, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, από τις εν λόγω αρχές. Επιπλέον, η εν λόγω οδηγία δεν διευκρινίζει λεπτομερώς ποιες πληροφορίες αποτελούν δεδομένα API. Για τους λόγους αυτούς, θα πρέπει να θεσπιστούν συμπληρωματικοί κανόνες που θα απαιτούν από τους αερομεταφορείς να συλλέγουν και στη συνέχεια να διαβιβάζουν ένα ειδικά καθορισμένο σύνολο δεδομένων API, απαιτήσεις οι οποίες θα πρέπει να εφαρμόζονται στον βαθμό που οι αερομεταφορείς δεσμεύονται βάσει της εν λόγω οδηγίας να συλλέγουν και να διαβιβάζουν δεδομένα PNR για την ίδια πτήση.

(4) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν σαφείς, εναρμονισμένοι και αποτελεσματικοί κανόνες, σε επίπεδο Ένωσης, σχετικά με τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API για τους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων.

(5) Λαμβανομένης υπόψη της στενής σχέσης μεταξύ των δύο πράξεων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεωρηθεί ότι συμπληρώνει τους κανόνες που προβλέπονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/681, όπως ερμηνεύονται από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ). Συνεπώς, τα δεδομένα API πρέπει να συλλέγονται και να διαβιβάζονται αποκλειστικά δυνάμει του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις που ορίζονται σε αυτόν, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις περιπτώσεις και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να γίνεται αυτό. Ωστόσο, οι κανόνες της εν λόγω οδηγίας εφαρμόζονται σε θέματα που δεν καλύπτονται ειδικά από τον παρόντα κανονισμό, ιδίως οι κανόνες σχετικά με τη μεταγενέστερη επεξεργασία των δεδομένων API που λαμβάνονται από τις ΜΣΕ, την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, τους όρους πρόσβασης του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Συνεργασία στον Τομέα της Επιβολής του Νόμου (Ευρωπόλ), τις διαβιβάσεις προς τρίτες χώρες, τη διατήρηση και την ανωνυμοποίηση, καθώς και την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Στον βαθμό που εφαρμόζονται οι εν λόγω κανόνες, εφαρμόζονται επίσης οι κανόνες της εν λόγω οδηγίας σχετικά με τις κυρώσεις και τις εθνικές εποπτικές αρχές. Ο παρών κανονισμός δεν αναμένεται να επηρεάσει τους εν λόγω κανόνες και, ως εκ τούτου, θα πρέπει, ειδικότερα, να μην θίγει τις απαιτήσεις και τις διασφαλίσεις που ισχύουν για την επεξεργασία δεδομένων API από τις ΜΣΕ.

(6) Η συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API επηρεάζει την ιδιωτική ζωή των φυσικών προσώπων και συνεπάγεται την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα τους. Προκειμένου να γίνονται πλήρως σεβαστά τα θεμελιώδη δικαιώματά τους, ιδίως το δικαίωμα σεβασμού της ιδιωτικής ζωής και το δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, σύμφωνα με τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ο «Χάρτης»), 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) Λόγω του συμπληρωματικού χαρακτήρα του παρόντος κανονισμού σε σχέση με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681, οι υποχρεώσεις των αερομεταφορέων δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ισχύουν για όλες τις πτήσεις για τις οποίες τα κράτη μέλη πρέπει να απαιτούν από τους αερομεταφορείς να διαβιβάζουν δεδομένα PNR βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασης των αερομεταφορέων που εκτελούν τις εν λόγω πτήσεις. Οι εν λόγω πτήσεις θα πρέπει να αφορούν τόσο προγραμματισμένες όσο και μη προγραμματισμένες πτήσεις, τόσο μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (πτήσεις εκτός ΕΕ), όσο και μεταξύ διαφόρων κρατών μελών (πτήσεις εντός της ΕΕ), εφόσον αυτές οι πτήσεις εντός της ΕΕ θα αναχωρήσουν από, θα προσγειωθούν ή θα πραγματοποιήσουν στάση στο έδαφος τουλάχιστον ενός κράτους μέλους που έχει ανακοινώσει την απόφασή του να εφαρμόσει την οδηγία (ΕΕ) 2016/681 σε πτήσεις εντός της ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας και τη νομολογία του ΔΕΕ. Όσον αφορά τις πτήσεις εντός της ΕΕ που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει επίσης να απαιτείται μια τέτοια στοχευμένη προσέγγιση, η οποία θα εφαρμόζεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 και θα επικεντρώνεται στις απαιτήσεις της αποτελεσματικής επιβολής του νόμου, δεδομένης της ανάγκης να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης σχετικά με την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα της επεξεργασίας δεδομένων, την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και την κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα. Η συλλογή δεδομένων από οποιεσδήποτε άλλες πτήσεις αεροσκαφών πολιτικής αεροπορίας, όπως εκπαιδευτικές πτήσεις για πιλότους, 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 και τα μέλη του πληρώματος πτήσεων προς την Ένωση, τους διερχόμενους επιβάτες και το πλήρωμα 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 τους.

(9) Επομένως, δεδομένου ότι η οδηγία (ΕΕ) 2016/681 δεν καλύπτει πτήσεις εσωτερικού που αναχωρούν και προσγειώνονται στο έδαφος του ίδιου κράτους μέλους χωρίς στάση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας, και λόγω της διακρατικής διάστασης των τρομοκρατικών εγκλημάτων και των σοβαρών εγκλημάτων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, οι εν λόγω πτήσεις δεν θα πρέπει να περιλαμβάνονται ούτε στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Ο

παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι θίγει τη δυνατότητα των κρατών μελών να προβλέπουν, δυνάμει του εθνικού τους δικαίου και σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο, την υποχρέωση των αερομεταφορέων να συλλέγουν και να διαβιβάζουν δεδομένα API για τις εν λόγω πτήσεις εσωτερικού.

(10) Λόγω της στενής σχέσης μεταξύ των σχετικών νομικών πράξεων της Ένωσης και για λόγους συνέπειας και συνοχής, οι ορισμοί του παρόντος κανονισμού θα πρέπει, κατά περίπτωση, να ευθυγραμμιστούν, να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται υπό το πρίσμα των ορισμών της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 και του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]).

(11) Ειδικότερα, οι πληροφορίες που αποτελούν από κοινού τα δεδομένα API που πρέπει να συλλέγονται και στη συνέχεια να διαβιβάζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να απαριθμούνται σαφώς και εξαντλητικά, καλύπτοντας τόσο τις πληροφορίες που αφορούν κάθε επιβάτη και μέλος του πληρώματος όσο και τις πληροφορίες για την πτήση του συγκεκριμένου επιβάτη και μέλους του πληρώματος. Δυνάμει του παρόντος κανονισμού και σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, οι εν λόγω πληροφορίες πτήσης θα πρέπει να καλύπτουν πληροφορίες σχετικά με τις θέσεις και τις αποσκευές, όταν οι πληροφορίες αυτές είναι διαθέσιμες, και πληροφορίες σχετικά με το σημείο διάβασης των συνόρων κατά την είσοδο στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους μόνο κατά περίπτωση, όχι όταν τα δεδομένα API αφορούν πτήσεις εντός της ΕΕ. Όταν πληροφορίες σχετικά με τις αποσκευές ή τις θέσεις είναι διαθέσιμες σε άλλα συστήματα ΤΠ τα οποία διαθέτει ο αερομεταφορέας, ο χειριστής του, ο πάροχος συστήματός του ή η αρχή του αερολιμένα, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να ενσωματώνουν τις εν λόγω πληροφορίες στα δεδομένα API που αποστέλλονται στις ΜΣΕ. Τα δεδομένα API, όπως ορίζονται και ρυθμίζονται βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν περιλαμβάνουν βιομετρικά δεδομένα.

(12) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η μετακίνηση χωρίς ταξιδιωτικό έγγραφο, όταν τα κράτη μέλη επιτρέπουν την εν λόγω πρακτική βάσει του εθνικού δικαίου σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο, μεταξύ άλλων βάσει διεθνούς συμφωνίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να απαιτούν από τους αερομεταφορείς να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να μεταφορτώνουν οικειοθελώς δεδομένα API με αυτοματοποιημένα μέσα και να αποθηκεύονται τα δεδομένα αυτά από τον αερομεταφορέα με στόχο τη διαβίβαση των δεδομένων για τον σκοπό μελλοντικών πτήσεων.

(13) 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 μηχαναγνώσιμα δεδομένα του ταξιδιωτικού εγγράφου. Όταν, σε εξαιρετικές περιστάσεις, δεν είναι τεχνικώς δυνατή η χρήση τέτοιων αυτοματοποιημένων μέσων, οι αερομεταφορείς θα πρέπει κατ' εξαίρεση να συλλέγουν τα δεδομένα API με μη αυτοματοποιημένο τρόπο„ 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.

(14) 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 βιομετρικών δεδομένων. Δεδομένου ότι η συλλογή δεδομένων API αποτελεί μέρος της διαδικασίας ελέγχου εισιτηρίων, είτε ηλεκτρονικά είτε στον αερολιμένα, ο παρών κανονισμός δεν περιλαμβάνει 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 τον επιβάτη να φέρει ταξιδιωτικό έγγραφο κατά τη στιγμή της επιβίβασης. Τούτο δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από άλλες νομικές πράξεις της Ένωσης ή από εθνικό δίκαιο που είναι συμβατό με το ενωσιακό δίκαιο.

(15) Η συλλογή δεδομένων API από ταξιδιωτικά έγγραφα θα πρέπει επίσης να συνάδει με τα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) για τα μηχαναγνώσιμα ταξιδιωτικά έγγραφα, τα οποία έχουν συμπεριληφθεί στο ενωσιακό δίκαιο με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1157 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]), τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2252/2004 του Συμβουλίου ([7]) και την οδηγία (ΕΕ) 2019/997 του Συμβουλίου ([8]).

(16) Προκειμένου να αποφευχθεί μια κατάσταση κατά την οποία οι αερομεταφορείς πρέπει να δημιουργήσουν και να διατηρούν πολλαπλές συνδέσεις με τις ΜΣΕ 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

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) 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).

([8]) 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).

τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/12, ο οποίος θα χρησιμεύει ως σημείο σύνδεσης και διανομής για τις εν λόγω διαβιβάσεις. Για λόγους αποδοτικότητας και οικονομικής αποδοτικότητας, ο δρομολογητής θα πρέπει, στον βαθμό που είναι τεχνικά δυνατό και τηρώντας τους κανόνες του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12, να βασίζεται σε τεχνικά στοιχεία από άλλα σχετικά συστήματα που έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο του δικαίου της Ένωσης, ιδίως τη διαδικτυακή υπηρεσία που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2226 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9]), την πύλη μεταφορέων που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1240 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]) και την πύλη μεταφορέων που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 767/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([11]). Προκειμένου να μειωθούν οι επιπτώσεις στους αερομεταφορείς και να εξασφαλιστεί 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), που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1726 του του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([12]) θα πρέπει να σχεδιάσει τον δρομολογητή, στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό από τεχνική και επιχειρησιακή άποψη, κατά τρόπο συνεκτικό και συνεπή με τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων που καθορίζονται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 767/2008, (ΕΕ) 2017/2226 και (ΕΕ) 2018/1240.

(17) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αναγνωσιμότητα των δεδομένων PNR από τις ΜΣΕ και η ορθή λειτουργία των συστημάτων τους PNR, τα ψηφιακά μηνύματα που αποστέλλονται από έναν αερομεταφορέα και περιέχουν μία ή περισσότερες καταστάσεις ονομάτων επιβατών («μηνύματα PNR»), θα πρέπει να διαβιβάζονται από τους αερομεταφορείς και από τον δρομολογητή σε τυποποιημένο μορφότυπο μέσω τυποποιημένων πεδίων ή κωδικών δεδομένων, τόσο ως προς το περιεχόμενο όσο και ως προς τη δομή. Προτού ο δρομολογητής τεθεί σε λειτουργία σε σχέση με άλλα δεδομένα PNR οι δοκιμές που πρέπει να διενεργούνται από τον eu-LISA, πρέπει να διασφαλίζουν την ικανότητα, την ταχύτητα και την αξιοπιστία του δρομολογητή για την εν λόγω τυποποίηση. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αναθεώρηση της ισχύουσας εκτελεστικής νομοθεσίας που εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 16 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 για τον καθορισμό κοινών πρωτοκόλλων και υποστηριζόμενων μορφοτύπων δεδομένων. Η αναθεώρηση αυτή θα πρέπει να πραγματοποιηθεί σε στενή διαβούλευση με τους εκπροσώπους των κρατών μελών, προκειμένου να αξιοποιηθεί η εμπειρογνωμοσύνη τους και να διασφαλιστεί ότι οι βέλτιστες πρακτικές που έχουν αναπτύξει κατά την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 σε εθνικό επίπεδο λαμβάνονται υπόψη σε επίπεδο Ένωσης για τη λειτουργία του δρομολογητή. Η ομάδα επαφής API-PNR θα πρέπει να στηρίξει την εν λόγω αναθεώρηση.

(18) Προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της διαβίβασης δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας και να υποστηριχθεί η παρακολούθηση των δεδομένων API που διαβιβάζονται στις ΜΣΕ, ο δρομολογητής θα πρέπει να λαμβάνει πληροφορίες για την κυκλοφορία πτήσεων σε πραγματικό χρόνο που συλλέγονται από άλλους οργανισμούς, όπως ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας («Eurocontrol»).

(19) Ο δρομολογητής θα πρέπει να χρησιμεύει μόνο για τη διευκόλυνση της διαβίβασης δεδομένων API και άλλων PNR δεδομένων από τους αερομεταφορείς στις ΜΣΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και δεν θα πρέπει να αποτελεί αποθετήριο δεδομένων API ή άλλων PNR δεδομένων. Επομένως, και προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί κάθε κίνδυνος μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή άλλης κατάχρησης και σύμφωνα με την αρχή της ελαχιστοποίησης των δεδομένων, καμία αποθήκευση δεν θα πρέπει να γίνεται εκτός σε ό, τι είναι απολύτως απαραίτητο για τεχνικούς σκοπούς που σχετίζονται με τη διαβίβαση και τα δεδομένα API ή άλλα PNR δεδομένα θα πρέπει να διαγράφονται από τον δρομολογητή, αμέσως, μόνιμα και με αυτοματοποιημένο τρόπο από τη στιγμή που θα ολοκληρωθεί η διαβίβαση ή, κατά περίπτωση βάσει του παρόντος κανονισμού, τα δεδομένα API ή άλλα PNR δεδομένα δεν θα πρέπει να διαβιβάζονται καθόλου.

(20) 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 2025/12 και για να αποκτήσουν εμπειρία στη χρήση του, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα, και όχι την 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 τίθεται σε λειτουργία ο δρομολογητής και να λήξει όταν παύσουν να ισχύουν οι απορρέουσες από την οδηγία υποχρεώσεις. 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

([9]) 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).

([10]) 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).

([11]) 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 δεδομένων μεταξύ κρατών μελών για τις θεωρήσεις μικρής διάρκειας (Κανονισμός VIS) (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 60).

([12]) 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).

αερομεταφορείς να ξεκινούν και να σταματούν επανειλημμένα τη χρήση του δρομολογητή, όταν ένας αερομεταφορέας ξεκινήσει την εν λόγω χρήση οικειοθελώς, θα πρέπει να απαιτείται να τη συνεχίσει, εκτός εάν υπάρχουν αντικειμενικοί λόγοι να διακόψει τη χρήση του δρομολογητή για τη διαβίβαση των πληροφοριών στο οικείο κράτος μέλος, 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 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.

(21) 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 ΜΣΕ, 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.

(22) Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα των δεδομένων API, ο δρομολογητής που θα θεσπιστεί με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να επαληθεύει κατά πόσον τα δεδομένα API που του διαβιβάζονται από τους αερομεταφορείς συμμορφώνονται με τους υποστηριζόμενους μορφότυπους δεδομένων. Εάν από την επαλήθευση διαπιστωθεί ότι τα δεδομένα δεν συμμορφώνονται με τους εν λόγω μορφότυπους δεδομένων, ο δρομολογητής θα πρέπει, αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο, να ενημερώσει τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα.

(23) 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 ηλεκτρονικά τον έλεγχο εισιτηρίων, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να τους προσφέρουν τη δυνατότητα να παράσχουν τα μηχαναγνώσιμα 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.

(24) 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.

(25) Προκειμένου να διασφαλιστεί η από κοινού επεξεργασία δεδομένων API και δεδομένων PNR για την αποτελεσματική καταπολέμηση της τρομοκρατίας και των σοβαρών εγκλημάτων στην Ένωση και, ταυτόχρονα, να ελαχιστοποιηθεί η παρέμβαση στα θεμελιώδη δικαιώματα των επιβατών που προστατεύονται από τον Χάρτη, οι ΜΣΕ θα πρέπει να είναι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στις οποίες ανατίθεται η παραλαβή και, στη συνέχεια, η περαιτέρω επεξεργασία και προστασία των δεδομένων API που συλλέγονται και διαβιβάζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Για λόγους αποτελεσματικότητας και προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τυχόν κίνδυνοι για την ασφάλεια, ο δρομολογητής, όπως έχει σχεδιαστεί, αναπτυχθεί, φιλοξενείται και συντηρείται τεχνικά από τον eu-LISA σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/12, θα πρέπει να διαβιβάζει τα δεδομένα API, τα οποία συλλέγονται και διαβιβάζονται σε αυτόν από τους αερομεταφορείς δυνάμει του παρόντος κανονισμού, στις οικείες ΜΣΕ. Δεδομένου του αναγκαίου επιπέδου προστασίας των δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, μεταξύ άλλων για τη διασφάλιση της εμπιστευτικότητας των σχετικών πληροφοριών, τα δεδομένα API θα πρέπει να διαβιβάζονται από τον δρομολογητή στις οικείες ΜΣΕ με αυτοματοποιημένο τρόπο. Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να θίγει τη δυνατότητα των κρατών μελών να προβλέπουν ενιαίο σημείο εισόδου δεδομένων που θα διασφαλίζει τη σύνδεσή τους με τον δρομολογητή και την ενσωμάτωσή τους σε αυτόν.

(26) 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 ([13]), 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.

(27) Για πτήσεις εκτός της ΕΕ, η ΜΣΕ του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου θα προσγειωθεί η πτήση ή από όπου θα αναχωρήσει η πτήση θα πρέπει να λαμβάνει τα δεδομένα API από τον δρομολογητή για όλες αυτές τις πτήσεις για τις οποίες συλλέγονται δεδομένα PNR σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681. Ο δρομολογητής θα πρέπει να εντοπίζει την πτήση και τις αντίστοιχες ΜΣΕ χρησιμοποιώντας τις πληροφορίες που περιέχονται στον κωδικό ανεύρεσης φακέλου PNR, ένα στοιχείο δεδομένων που είναι κοινό τόσο για τα σύνολα δεδομένων API όσο και για τα σύνολα δεδομένων PNR, το οποίο καθιστά δυνατή την από κοινού επεξεργασία δεδομένων API και δεδομένων PNR από τις ΜΣΕ.

(28) Όσον αφορά τις πτήσεις εντός της ΕΕ, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, προκειμένου να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη παρέμβαση στα σχετικά θεμελιώδη δικαιώματα των επιβατών όπως προστατεύονται από τον Χάρτη και να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και την κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα, θα πρέπει να προβλεφθεί μια επιλεκτική προσέγγιση. Δεδομένης της σημασίας που έχει η διασφάλιση της δυνατότητας επεξεργασίας των δεδομένων API μαζί με τα δεδομένα PNR, η προσέγγιση αυτή θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την προσέγγιση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681. Για τους λόγους αυτούς, τα δεδομένα API για τις εν λόγω πτήσεις θα πρέπει να διαβιβάζονται από τον δρομολογητή στις αρμόδιες ΜΣΕ μόνον εφόσον τα κράτη μέλη έχουν επιλέξει τις σχετικές πτήσεις κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 και σύμφωνα με την επιλεκτική προσέγγιση που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να εφαρμόζουν την οδηγία (ΕΕ) 2016/681 σε όλες τις πτήσεις εντός της ΕΕ που φθάνουν στο έδαφός τους ή αναχωρούν από αυτό, μόνο σε καταστάσεις πραγματικής, συντρέχουσας ή προβλέψιμης τρομοκρατικής απειλής και με βάση απόφαση που βασίζεται σε αξιολόγηση απειλής η οποία περιορίζεται χρονικά στο απολύτως αναγκαίο και υπόκειται σε αποτελεσματικό έλεγχο. Σε άλλες περιπτώσεις, θα πρέπει να προβλέπεται επιλεκτική προσέγγιση. Όπως έχει υπενθυμίσει το ΔΕΕ, η επιλογή συνεπάγεται ότι τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις εν λόγω υποχρεώσεις μόνο, μεταξύ άλλων, σε ορισμένα δρομολόγια, ορισμένα ταξίδια ή ορισμένους αερολιμένες, με την επιφύλαξη της τακτικής επανεξέτασης της εν λόγω επιλογής. Επιπλέον, η επιλογή θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενική, δεόντως αιτιολογημένη και χωρίς διακρίσεις αξιολόγηση που λαμβάνει υπόψη μόνο τα κριτήρια που σχετίζονται με την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και άλλων σοβαρών εγκλημάτων που συνδέονται αντικειμενικά, συμπεριλαμβανομένης και της έμμεσης σύνδεσης, με την αεροπορική μεταφορά επιβατών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να τηρούν όλα τα σχετικά έγγραφα τεκμηρίωσης που σχετίζονται με την αξιολόγηση, ώστε να καθίσταται δυνατή η ορθή εποπτεία και να επανεξετάζουν την αξιολόγησή τους τακτικά και τουλάχιστον ανά 12 μήνες, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 7 του παρόντος κανονισμού.

(29) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή της εν λόγω επιλεκτικής προσέγγισης δυνάμει του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις πτήσεις εντός της ΕΕ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεούνται να καταρτίζουν καταλόγους των πτήσεων ή των δρομολογίων που έχουν επιλέξει και να εισάγουν τις πληροφορίες αυτές στον δρομολογητή, ώστε ο eu-LISA να μπορεί να διασφαλίζει ότι διαβιβάζονται δεδομένα API μόνο για τις εν λόγω πτήσεις ή τα εν λόγω δρομολόγια από τον δρομολογητή στις αρμόδιες ΜΣΕ και ότι τα δεδομένα API για άλλες πτήσεις εντός της ΕΕ διαγράφονται αμέσως και μόνιμα.

(30) Προκειμένου να αυξηθεί η συνοχή μεταξύ των επιλεκτικών προσεγγίσεων που ακολουθούν τα διάφορα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει την τακτική ανταλλαγή απόψεων σχετικά με την επιλογή των κριτηρίων επιλογής, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών, καθώς και, σε εθελοντική βάση, της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με επιλεγμένες πτήσεις.

(31) Προκειμένου να μην τεθεί σε κίνδυνο η αποτελεσματικότητα του συστήματος που βασίζεται στη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API που θεσπίζεται με τον παρόντα κανονισμό, καθώς και δεδομένων PNR στο πλαίσιο του συστήματος που θεσπίστηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681, για τους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, ιδίως με τη δημιουργία κινδύνου καταστρατήγησης, οι πληροφορίες σχετικά με τις πτήσεις εντός της ΕΕ που επιλέγονται από τα κράτη μέλη θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με εμπιστευτικό τρόπο. Για τον λόγο αυτόν, οι εν λόγω πληροφορίες δεν θα πρέπει να κοινοποιούνται στους αερομεταφορείς και, ως εκ τούτου, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να υποχρεούνται να συλλέγουν δεδομένα API για όλες τις πτήσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων όλων των πτήσεων εντός της ΕΕ, και στη συνέχεια να τα διαβιβάζουν στον δρομολογητή, όπου θα πρέπει να εφαρμόζεται η αναγκαία επιλογή. Επιπλέον, με τη συλλογή δεδομένων API για όλες τις πτήσεις εντός της ΕΕ, οι επιβάτες δεν ενημερώνονται σχετικά με το ποια δεδομένα API, επομένως και δεδομένα PNR, για επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ διαβιβάζονται στις ΜΣΕ σύμφωνα με την αξιολόγηση των κρατών μελών. Η προσέγγιση αυτή διασφαλίζει επίσης ότι τυχόν αλλαγές που αφορούν την εν λόγω επιλογή μπορούν να εφαρμοστούν γρήγορα και αποτελεσματικά, χωρίς να επιβάλλονται αδικαιολόγητες οικονομικές και λειτουργικές επιβαρύνσεις στους αερομεταφορείς.

(32) Ο παρών κανονισμός δεν επιτρέπει τη συλλογή ή τη διαβίβαση δεδομένων API για πτήσεις εντός της ΕΕ με σκοπό την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης, σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο και τη νομολογία του ΔΕΕ.

(33) 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, διασφάλισης επαρκούς προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και ελαχιστοποίησης των κινδύνων για την ασφάλεια, θα πρέπει επίσης να προβλεφθούν κανόνες για την καταγραφή, την ασφάλεια της επεξεργασίας και τον αυτοέλεγχο. Όταν αφορούν την

([13]) 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).

επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τις γενικά εφαρμοστέες νομικές πράξεις της Ένωσης σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ιδίως με τους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/679 ([14]) και (ΕΕ) 2018/1725 ([15]) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

(34) 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 τους αερομεταφορείς δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Η οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([16]) θα πρέπει να εφαρμόζεται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που πραγματοποιείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού από τις αρχές των κρατών μελών, όπως ορίζεται στην εν λόγω οδηγία, για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας και πρόληψης έναντι απειλών για τη δημόσια ασφάλεια. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 θα πρέπει να εφαρμόζεται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τον eu-LISA κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

(35) Λαμβάνοντας υπόψη το δικαίωμα των επιβατών να ενημερώνονται για την επεξεργασία των προσωπικών τους δεδομένων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι επιβάτες λαμβάνουν, κατά την κράτηση και κατά τον έλεγχο εισιτηρίων, ακριβείς, εύκολα προσβάσιμες και εύκολα κατανοητές πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή δεδομένων API, τη διαβίβαση τέτοιων δεδομένων στη ΜΣΕ και τα δικαιώματά τους ως υποκειμένων των δεδομένων.

(36) 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 41 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680 ή από ελεγκτικό φορέα επιφορτισμένο με το καθήκον αυτό από την εποπτική αρχή.

(37) Σκοπός των δραστηριοτήτων επεξεργασίας βάσει του παρόντος κανονισμού, και συγκεκριμένα της διαβίβασης δεδομένων API από αερομεταφορείς μέσω του δρομολογητή στις ΜΣΕ των κρατών μελών, είναι η παροχή συνδρομής στις εν λόγω αρχές για την εκτέλεση των υποχρεώσεων και των καθηκόντων τους σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681. 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 ΜΣΕ και την επακόλουθη επεξεργασία των εν λόγω δεδομένων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681. 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 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680. Οι αερομεταφορείς, από την πλευρά τους, θα πρέπει να είναι ανεξάρτητοι 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 ΜΣΙ 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 ΜΣΕ και της αποθήκευσης των εν λόγω δεδομένων στον δρομολογητή, στον βαθμό που η εν λόγω αποθήκευση είναι αναγκαία για τεχνικούς σκοπούς.

(38) Ο δρομολογητής που θα δημιουργηθεί και θα λειτουργεί βάσει του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12 θα πρέπει να μειώσει και να απλουστεύσει τις τεχνικές συνδέσεις που απαιτούνται για τη διαβίβαση δεδομένων API βάσει του παρόντος κανονισμού, περιορίζοντάς τες σε μία μόνο σύνδεση ανά αερομεταφορέα και ανά ΜΣΕ. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει την υποχρέωση των ΜΣΕ και των αερομεταφορέων να δημιουργήσουν την εν λόγω σύνδεση και να επιτύχουν την απαιτούμενη ενοποίηση με τον δρομολογητή, ώστε να διασφαλιστεί ότι το σύστημα διαβίβασης δεδομένων API που θεσπίζεται με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να λειτουργήσει 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 ή άλλα δεδομένα PNR που διαβιβάζονται από τους αερομεταφορείς στις ΜΣΕ κρυπτογραφούνται κατά τη διαμετακόμιση.

([14]) 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).

([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).

([16]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της απόφασης-πλαίσιο 2008/977/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 89).

(39) Λαμβανομένων υπόψη των διακυβευόμενων συμφερόντων της Ένωσης όλες οι δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται ο eu-LISA για την εκτέλεση των καθηκόντων του βάσει του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τον δρομολογητή, θα πρέπει να βαρύνει 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 κάθε είδους στήριξη, όπως η κατάρτιση, που προσφέρει ο eu-LISA στους αερομεταφορείς και τις ΜΣΕ, ώστε να είναι δυνατή η αποτελεσματική 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.

(40) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1726, τα κράτη μέλη μπορούν να αναθέτουν στον eu-LISA το καθήκον της διευκόλυνσης της συνδεσιμότητας με τους αερομεταφορείς ώστε να βοηθηθούν τα κράτη μέλη στην εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681, ιδίως με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων PNR μέσω ενός δρομολογητή. Για τον σκοπό αυτό, και για λόγους οικονομικής αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας τόσο για τα κράτη μέλη όσο και για τους αερομεταφορείς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλλει στους αερομεταφορείς να χρησιμοποιούν τον δρομολογητή για τη διαβίβαση στις βάσεις δεδομένων των αντίστοιχων ΜΣΕ άλλων δεδομένων PNR που καλύπτονται από την οδηγία (ΕΕ) 2016/681, στο πλαίσιο των εθνικών μέτρων για την εφαρμογή της διάταξης της εν λόγω οδηγίας σχετικά με την υποχρέωση των κρατών μελών να διασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν, με τη «μέθοδο προώθησης», δεδομένα PNR στις σχετικές ΜΣΕ.

(41) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα αυτά υποβάλλονται σε επεξεργασία με νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και ταχύ τρόπο, οι κανόνες που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό σε σχέση με τον δρομολογητή και τη διαβίβαση δεδομένων API από τον δρομολογητή στις ΜΣΕ θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται αντιστοίχως και σε άλλα δεδομένα PNR. Οι εν λόγω κανόνες περιλαμβάνουν επίσης τις υποχρεώσεις του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τη διαβίβαση δεδομένων σε σχέση με πτήσεις εντός της ΕΕ, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, καθώς και όσον αφορά τις συνδέσεις των αερομεταφορέων και της ΜΣΕ με τον δρομολογητή. Όσον αφορά τους κανόνες για το χρονοδιάγραμμα των διαβιβάσεων, τα πρωτόκολλα διαβίβασης και τους μορφότυπους δεδομένων στους οποίους διαβιβάζονται τα μηνύματα PNR στον δρομολογητή, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681.

(42) Είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι η χρήση του δρομολογητή σε σχέση με άλλα δεδομένα PNR επηρεάζει μόνο τον τρόπο με τον οποίο τα εν λόγω δεδομένα διαβιβάζονται στις βάσεις δεδομένων των ΜΣΕ των οικείων κρατών μελών. Οι υποχρεώσεις του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τη συλλογή δεδομένων API δεν ισχύουν για όλα αυτά τα άλλα δεδομένα PNR. Η εν λόγω συλλογή θα πρέπει να εξακολουθήσει να ρυθμίζεται αποκλειστικά από την οδηγία (ΕΕ) 2016/681, μόνο στον βαθμό που οι αερομεταφορείς έχουν ήδη συλλέξει τέτοια δεδομένα στο πλαίσιο της συνήθους πορείας των εργασιών τους κατά την έννοια της σχετικής διάταξης της εν λόγω οδηγίας. Επιπλέον, όπως συμβαίνει με τα δεδομένα API που συλλέγονται από τους αερομεταφορείς και διαβιβάζονται στις ΜΣΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, οι κανόνες της εν λόγω οδηγίας όσον αφορά ζητήματα που δεν καλύπτονται ειδικά από τον παρόντα κανονισμό, ιδίως οι κανόνες για την επακόλουθη επεξεργασία άλλων δεδομένων PNR που λαμβάνονται από τις ΜΣΕ, δεν θα πρέπει να θίγονται. Επομένως, οι εν λόγω κανόνες εξακολουθούν να εφαρμόζονται όσον αφορά τέτοια δεδομένα.

(43) Δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο, λόγω εξαιρετικών περιστάσεων και παρά τη λήψη όλων των εύλογων μέτρων 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 ΜΣΕ και τους αερομεταφορείς, με αποτέλεσμα να καθίσταται τεχνικά αδύνατο για τους αερομεταφορείς να διαβιβάζουν δεδομένα API ή για τις ΜΣΕ να τα λαμβάνουν. Δεδομένης της μη διαθεσιμότητας του δρομολογητή και του γεγονότος ότι γενικά δεν θα είναι ευλόγως δυνατό για τους αερομεταφορείς να διαβιβάζουν τα δεδομένα API που επηρεάζονται από την αδυναμία χρήσης με νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και ταχύ τρόπο με εναλλακτικά μέσα, η υποχρέωση των αερομεταφορέων να διαβιβάζουν τέτοια δεδομένα API στον δρομολογητή θα πρέπει να παύει να ισχύει για όσο διάστημα εξακολουθεί να υφίσταται η τεχνική αδυναμία. Ωστόσο, για να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα των δεδομένων API που είναι αναγκαία για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να συνεχίζουν να συλλέγουν και να αποθηκεύουν δεδομένα API ώστε 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 μέτρα που είναι απαραίτητα για την αντιμετώπισή της. 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 εάν δεν εκπληρώνουν τις εν λόγω υποχρεώσεις, ακόμη και σε περιπτώσεις που επιδιώκουν να βασιστούν στη ρύθμιση αυτή εφόσον αυτό δεν είναι δικαιολογημένο. Προκειμένου να αποτρέπεται η εν λόγω κατάχρηση και να διευκολύνεται η εποπτεία και, εφόσον απαιτείται, η επιβολή κυρώσεων, οι αερομεταφορείς που βασίζονται στη ρύθμιση αυτή λόγω βλάβης του δικού τους συστήματος και υποδομής θα πρέπει να υποβάλλουν σχετική αναφορά στην αρμόδια εποπτική αρχή.

(44) Όταν οι αερομεταφορείς διατηρούν άμεσες συνδέσεις με ΜΣΕ για τη διαβίβαση δεδομένων API, οι συνδέσεις αυτές μπορούν να αποτελέσουν τα κατάλληλα μέσα που διασφαλίζουν το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας των δεδομένων για τη διαβίβαση δεδομένων API απευθείας στις ΜΣΕ όταν είναι τεχνικά αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ο δρομολογητής. Οι ΜΣΕ 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. Αυτό βέβαια δεν θα πρέπει να 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 ΜΣΕ. 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 μορφότυπων, θα πρέπει να διασφαλίζει το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας των δεδομένων. Τα δεδομένα API που λαμβάνονται από τις ΜΣΕ 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 στην οδηγία (ΕΕ) 2016/681. Μετά την ανακοίνωση από τον eu-LISA ότι η τεχνική αδυναμία αντιμετωπίστηκε επιτυχώς και αν επιβεβαιωθεί ότι ολοκληρώθηκε η διαβίβαση των δεδομένων API μέσω του δρομολογητή στη ΜΣΕ, η ΜΣΕ θα πρέπει να διαγράψει αμέσως τα δεδομένα API που είχε λάβει προηγουμένως με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο. Η εν λόγω διαγραφή δεν θα πρέπει να επηρεάζει συγκεκριμένες περιπτώσεις στις οποίες τα δεδομένα API που έλαβαν οι ΜΣΕ με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο έχουν εν τω μεταξύ υποβληθεί σε περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/681 για τους συγκεκριμένους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης ή δίωξης τρομοκρατικών ή σοβαρών εγκλημάτων.

(45) 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 ΜΣΕ 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 απαιτείται, θα πρέπει να αφήνουν άθικτα τα καθήκοντα και τις εξουσίες των εποπτικών αρχών που θεσπίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και την οδηγία (ΕΕ) 2016/680, μεταξύ άλλων σε σχέση με την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα βάσει του παρόντος κανονισμού.

(46) 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 παρόντος 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 οποιαδήποτε δεδομένα API στον δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό υπόκειται σε αναλογικές χρηματικές 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.

(47) Κατά την πρόβλεψη κανόνων σχετικά 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.

(48) 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 εν λόγω 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) 2019/818 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([17]), είναι απαραίτητο να τροποποιηθεί ο εν λόγω κανονισμός. Προκειμένου να υποστηριχθεί η επιβολή του παρόντος κανονισμού από την εθνική εποπτική αρχή API, είναι αναγκαίο οι τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818 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. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο eu-LISA θα πρέπει να της παρέχει στατιστικά στοιχεία σχετικά με συγκεκριμένες πτυχές που σχετίζονται με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού καθώς και συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία σχετικά με τη διαβίβαση δεδομένων API στις ΜΣΕ. Τα εν λόγω

([17]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/818 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 2019, για τη θέσπιση πλαισίου διαλειτουργικότητας μεταξύ των συστημάτων πληροφοριών της ΕΕ για αστυνομική και δικαστική συνεργασία, άσυλο και μετανάστευση και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/1726, (ΕΕ) 2018/1862 και (ΕΕ) 2019/816 (ΕΕ L 135 της 22.5.2019, σ. 85).

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 και την κατάρτιση στατιστικών για τον σκοπό αυτό δεν θα πρέπει να επιτρέπουν την ταυτοποίηση των ενδιαφερόμενων επιβατών.

(49) Προκειμένου να ενισχυθούν η σαφήνεια και η ασφάλεια δικαίου και να συμβάλλουν στη 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 έτσι ώστε να μην επηρεάζει περισσότερο από ό,τι απαιτείται τα επιβατικά ταξίδια και τους αερομεταφορείς, 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 και για τη χειροκίνητη συλλογή δεδομένων API σε εξαιρετικές περιστάσεις και κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για την 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 στον δρομολογητή, 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 ([18]). 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.

(50) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι 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 ΜΣΕ 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 της ΜΣΕ και την ενσωμάτωσή του στον δρομολογητή, και για να προσδιοριστούν οι αρμοδιότητες των κρατών μελών ως από κοινού υπευθύνων επεξεργασίας, όπως 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, 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 ([19]).

(51) Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, και ιδίως οι αερομεταφορείς και οι ΜΣΕ, 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 το πρώτον σε κατάλληλη ημερομηνία μετά την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του δρομολογητή, όπως ορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/12. 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.

(52) Οι φάσεις σχεδιασμού και ανάπτυξης του δρομολογητή που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/12 θα πρέπει να ξεκινήσουν και να ολοκληρωθούν το συντομότερο δυνατόν, ώστε ο δρομολογητής να μπορέσει να τεθεί σε λειτουργία το συντομότερο δυνατόν, γεγονός που απαιτεί επίσης την έκδοση των σχετικών εκτελεστικών πράξεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό. Για την ομαλή και αποτελεσματική ανάπτυξη των εν λόγω φάσεων, θα πρέπει να συσταθεί ειδικό συμβούλιο διαχείρισης προγράμματος με καθήκον την εποπτεία του eu-LISA όσον αφορά την εκτέλεση των

([18]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

([19]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

καθηκόντων του κατά τη διάρκεια των εν λόγω 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.

(53) 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 οικειοθελής 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.

(54) Θα πρέπει να υπάρχει ενιαία δομή διακυβέρνησης για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12. 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) 2025/12 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.

(55) 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 ΜΣΕ.

(56) 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.

(57) Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η συμβολή στην πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, δεν μπορούν, λόγω της διακρατικής διάστασης των σχετικών εγκλημάτων και της ανάγκης διασυνοριακής συνεργασίας για την αποτελεσματική αντιμετώπισή τους, να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη μεμονωμένα, αλλά μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης. Συνεπώς, η Ένωση δύναται 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, που προβλέπεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

(58) 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.

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

(60) 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.

(61) Σύμφωνα με το άρθρο 3 του πρωτοκόλλου αριθ. 21 για τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας όσον αφορά τον χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης που προσαρτάται στη ΣΕΕ και στη ΣΛΕΕ, η Ιρλανδία γνωστοποίησε την επιθυμία της να συμμετάσχει στην έκδοση και την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

(62) 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 ([20]),

([20]) ΕΕ C 84 της 7.3.2023, σ. 2.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Για τους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες σχετικά με:

α) τη συλλογή από τους αερομεταφορείς εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες («δεδομένα API») σχετικά με πτήσεις εκτός και εντός της ΕΕ·

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

γ) τη διαβίβαση δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR από τον δρομολογητή στις μονάδες στοιχείων επιβατών (ΜΣΕ) για πτήσεις εκτός ΕΕ και επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 και της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους αερομεταφορείς που εκτελούν:

α) πτήσεις εκτός της ΕΕ·

β) πτήσεις εντός της ΕΕ που θα αναχωρήσουν, θα φθάσουν ή θα πραγματοποιήσουν στάση στο έδαφος τουλάχιστον ενός κράτους μέλους το οποίο κοινοποίησε στην Επιτροπή την απόφασή του να εφαρμόσει την οδηγία (ΕΕ) 2016/681 σε πτήσεις εντός της ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας.

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

1) «αερομεταφορέας»: ο αερομεταφορέας όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·

2) «πτήσεις εκτός της ΕΕ»: κάθε εκτός της ΕΕ πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 2) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·

3) «πτήσεις εντός της ΕΕ»: κάθε εντός της ΕΕ πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 3) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·

4) «προγραμματισμένη πτήση»: πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 5) του κανονισμού 2025/12·

5) «μη προγραμματισμένη πτήση»: πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 6) του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12·

6) «επιβάτης»: κάθε επιβάτης όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 4) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·

7) «πλήρωμα»: κάθε πρόσωπο που επιβαίνει σε αεροσκάφος κατά τη διάρκεια πτήσης, εκτός από επιβάτη, το οποίο εργάζεται στο αεροσκάφος ή το χειρίζεται, συμπεριλαμβανομένου του πληρώματος διακυβέρνησης και του πληρώματος θαλάμου επιβατών·

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

9) «άλλα δεδομένα από την κατάσταση ονομάτων επιβατών» ή «άλλα δεδομένα PNR»: η κατάσταση ονομάτων επιβατών, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 5) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 και όπως αναφέρεται στο παράρτημα Ι της εν λόγω οδηγίας εξαιρουμένου του σημείου 18 του εν λόγω παραρτήματος·

10) «μονάδα στοιχείων επιβατών» ή «ΜΣΕ»: η μονάδα στοιχείων επιβατών, όπως περιέχεται στις κοινοποιήσεις των κρατών μελών προς την Επιτροπή και οι τροποποιήσεις που δημοσιεύει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·

11) «τρομοκρατικά εγκλήματα»: τα τρομοκρατικά εγκλήματα όπως αναφέρονται στα άρθρα 3 έως 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/541 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([21])·

12) «σοβαρό έγκλημα»: τα σοβαρά εγκλήματα όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 9) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·

13) «δρομολογητής»: ο δρομολογητής που αναφέρεται στο άρθρο 9 του παρόντος κανονισμού και στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12·

14) «δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα»: τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680 και στο άρθρο 4 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679·

15) «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 και μέλους πληρώματος στις πτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 2, τα οποία διαβιβάζονται στον δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 5. 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 και μέλους πληρώματος στην πτήση:

α) το επώνυμο, όνομα ή ονόματα·

β) την ημερομηνία γέννησης, το φύλο και την ιθαγένεια·

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

δ) την ημερομηνία λήξης της ισχύος του ταξιδιωτικού εγγράφου·

ε) τον αριθμό ταυτοποίησης κατάστασης ονόματος επιβάτη που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας για τον εντοπισμό του 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 οι πληροφορίες αυτές είναι διαθέσιμες·

ζ) αριθμό ή 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 από τις ακόλουθες πληροφορίες πτήσης σχετικά με την πτήση κάθε επιβάτη και μέλους πληρώματος:

([21]) Οδηγία (ΕΕ) 2017/541 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2017, για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και την αντικατάσταση της απόφασης-πλαισίου 2002/475/ΔΕΥ του Συμβουλίου και για την τροποποίηση της απόφασης 2005/671/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 88 της 31.3.2017, σ. 6).

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.

4. Οι αερομεταφορείς συλλέγουν τα δεδομένα API κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται ότι τα δεδομένα API που διαβιβάζουν σύμφωνα με το άρθρο 5 είναι ακριβή, πλήρη και επικαιροποιημένα. Η συμμόρφωση με την υποχρέωση αυτή δεν απαιτεί από τους αερομεταφορείς να ελέγχουν το ταξιδιωτικό έγγραφο κατά τη στιγμή της επιβίβασης στο αεροσκάφος, με την επιφύλαξη του εθνικού δικαίου που είναι συμβατό με το δίκαιο της Ένωσης.

5. Ο παρών κανονισμός δεν επιβάλλει υποχρέωση στους επιβάτες να φέρουν ταξιδιωτικό έγγραφο όταν ταξιδεύουν, με την επιφύλαξη άλλων νομικών πράξεων της Ένωσης ή του εθνικού δικαίου που είναι συμβατές με το δίκαιο της Ένωσης.

6. Ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλει στους αερομεταφορείς την υποχρέωση να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να μεταφορτώνουν οικειοθελώς τα δεδομένα που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12 με αυτοματοποιημένα μέσα και να αποθηκεύονται τα δεδομένα αυτά από τον αερομεταφορέα με στόχο τη διαβίβαση των δεδομένων για το σκοπό μελλοντικών πτήσεων σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού και κατά τρόπο σύμφωνο με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 4, 7 και 8 του παρόντος άρθρου. Το κράτος μέλος που επιβάλλει την υποχρέωση αυτή θεσπίζει τους κανόνες και τις εγγυήσεις για την προστασία των δεδομένων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων για την περίοδο αποθήκευσης. Ωστόσο, τα δεδομένα διαγράφονται όταν ο επιβάτης δεν συναινεί πλέον στην αποθήκευση των δεδομένων ή το αργότερο κατά την ημερομηνία λήξης της ισχύος του ταξιδιωτικού εγγράφου.

7. Οι αερομεταφορείς συλλέγουν τα δεδομένα API που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) έως δ) χρησιμοποιώντας αυτοματοποιημένα μέσα για τη συλλογή των μηχαναγνώσιμων δεδομένων του ταξιδιωτικού εγγράφου του εκάστοτε επιβάτη. Πράττουν τα ανωτέρω σύμφωνα με τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και τους επιχειρησιακούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 12, μόλις οι εν λόγω κανόνες εγκριθούν και τεθούν σε εφαρμογή.

Όταν οι αερομεταφορείς παρέχουν διαδικασία ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων, δίνουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να παρέχουν τα δεδομένα API που αναφέρονται στην παράγραφο 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 στην παράγραφο 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 4.

8. Κάθε αυτοματοποιημένο μέσο που χρησιμοποιείται από τους αερομεταφορείς για τη συλλογή δεδομένων API βάσει του παρόντος κανονισμού είναι αξιόπιστο, ασφαλές και επικαιροποιημένο. Οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα API είναι κρυπτογραφημένα όταν αυτά διαβιβάζονται από τον επιβάτη στους αερομεταφορείς.

9. Κατά τη μεταβατική περίοδο, και πέραν από τα αυτοματοποιημένα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 7, οι αερομεταφορείς δίνουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να παρέχουν δεδομένα API με μη αυτοματοποιημένο τρόπο στο πλαίσιο του ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων. Στην περίπτωση αυτή οι αερομεταφορείς χρησιμοποιούν τεχνικές επαλήθευσης δεδομένων για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την παράγραφο 4.

10. Η μεταβατική περίοδος που αναφέρεται στην παράγραφο 9 δεν θίγει το δικαίωμα των αερομεταφορέων να επαληθεύουν στον αερολιμένα πριν από την επιβίβαση στο αεροσκάφος δεδομένα API που συλλέγονται στο πλαίσιο του ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με την παράγραφο 4 σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο της Ένωσης.

11. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδώσει, τέσσερα έτη μετά την έναρξη λειτουργίας του δρομολογητή σε σχέση με τα δεδομένα API που αναφέρονται στο άρθρο 34, και βάσει αξιολόγησης της διαθεσιμότητας και της προσβασιμότητας αυτοματοποιημένων μέσων συλλογής δεδομένων API, κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 43 για τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 9 του εν λόγω άρθρου.

12. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 43 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και επιχειρησιακούς κανόνες για τη συλλογή των δεδομένων API που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) έως δ) του παρόντος άρθρου με τη χρήση αυτοματοποιημένων μέσων σύμφωνα με τις παραγράφους 7 και 8 του παρόντος άρθρου, και με τη μη αυτοματοποιημένη συλλογή δεδομένων API σε εξαιρετικές περιστάσεις σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου και κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 9 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις και επιχειρησιακοί κανόνες περιλαμβάνουν τις 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.

Άρθρο 5

Υποχρεώσεις των αερομεταφορέων όσον αφορά διαβιβάσεις δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR

1. Οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα κρυπτογραφημένα δεδομένα API στον δρομολογητή με ηλεκτρονικά μέσα για τους σκοπούς της διαβίβασής τους στις ΜΣΕ σύμφωνα με το άρθρο 12. Οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα δεδομένα API σύμφωνα με τους λεπτομερείς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, μόλις οι εν λόγω κανόνες εγκριθούν και τεθούν σε εφαρμογή:

2. Κατά τη θέσπιση μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681, τα κράτη μέλη απαιτούν από τους αερομεταφορείς να διαβιβάζουν κάθε άλλο δεδομένο PNR που συλλέγουν στο πλαίσιο της συνήθους πορείας των εργασιών τους αποκλειστικά στον δρομολογητή, σύμφωνα με τα κοινά πρωτόκολλα και τους μορφότυπους δεδομένων που καθορίζονται δυνάμει του άρθρου 16 της εν λόγω οδηγίας.

3. Οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα δεδομένα API:

α) για τους επιβάτες:

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

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

β) για όλα τα μέλη του πληρώματος αμέσως μετά το κλείσιμο της πτήσης, ήτοι από τη στιγμή που τα μέλη του πληρώματος επιβιβαστούν στο αεροσκάφος το οποίο ετοιμάζεται να αναχωρήσει και δεν είναι πλέον δυνατή η αποβίβασή τους από το αεροσκάφος.

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 43 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 αναφέρονται 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 6

Περίοδος αποθήκευσης και διαγραφή δεδομένων API

Οι αερομεταφορείς διατηρούν, για περίοδο 48 ωρών από τη στιγμή που ο δρομολογητής λαμβάνει τα δεδομένα API που του διαβιβάζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο ii) και στοιχείο β), τα δεδομένα API όλων των επιβατών και των μελών του πληρώματος που συλλέγονται από αυτούς 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.

Άρθρο 7

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 εν λόγω δεδομένα 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 τις εν λόγω πληροφορίες, ο eu-LISA ενημερώνει αμέσως τη ΜΣΕ που έλαβε τα δεδομένα που διαβιβάστηκαν μέσω του δρομολογητή.

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 κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο.

3. Όταν αερομεταφορέας αντιληφθεί μετά τη διαβίβαση δεδομένων API σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i), αλλά πριν από τη διαβίβαση βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο ii), 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 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο ii) ή στοιχείο 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. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 43 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους αναγκαίους λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη διόρθωση, τη συμπλήρωση και την επικαιροποίηση των δεδομένων API κατά την έννοια του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 8

Θεμελιώδη δικαιώματα

1. Η συλλογή και επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/12 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 πραγματικής προσφυγής.

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 βέλτιστο συμφέρον του παιδιού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΤΗ

Άρθρο 9

Ο δρομολογητής

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

2. Ο δρομολογητής αποτελείται από:

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

β) ασφαλή δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ της κεντρικής υποδομής και των ΜΣΕ, καθώς και έναν ασφαλή δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ της κεντρικής υποδομής και των αερομεταφορέων για τη διαβίβαση δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR, και οποιαδήποτε σχετική επικοινωνία, καθώς και για τη συμπερίληψη, από τα κράτη μέλη, επιλεγμένων πτήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 4 προς τον δρομολογητή και τυχόν σχετικών επικαιροποιήσεων·

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

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 10 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 που ορίζονται στους κανονισμούς (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 39 του παρόντος κανονισμού, στο κεντρικό αποθετήριο για την υποβολή εκθέσεων και την κατάρτιση στατιστικών (CRRS), που θεσπίστηκε με το άρθρο 39 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818.

5. Ο eu-LISA σχεδιάζει και αναπτύσσει τον δρομολογητή κατά τρόπο ώστε για κάθε διαβίβαση δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR από τους αερομεταφορείς στον δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 5 και για κάθε διαβίβαση δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR από τον δρομολογητή στις ΜΣΕ σύμφωνα με το άρθρο 12 και προς το CRRS σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 2, τα δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR κρυπτογραφούνται διατερματικά κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισης.

Άρθρο 10

Αποκλειστική χρήση του δρομολογητή

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ο δρομολογητής χρησιμοποιείται μόνο:

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

β) από τις ΜΣΕ για να παραλαμβάνουν κρυπτογραφημένα δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

γ) βάσει διεθνών συμφωνιών που επιτρέπουν τη διαβίβαση δεδομένων PNR μέσω του δρομολογητή, τις οποίες συνάπτει η Ένωση με τρίτες χώρες που έχουν συνάψει συμφωνία που προβλέπει τη σύνδεσή τους με την υλοποίηση, την εφαρμογή και την ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν.

Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2025/12.

Άρθρο 11

Μορφότυπος δεδομένων και επαληθεύσεις διαβίβασης

1. Ο δρομολογητής επαληθεύει, με αυτοματοποιημένο τρόπο και βάσει δεδομένων κίνησης πτήσεων σε πραγματικό χρόνο, αν ο αερομεταφορέας διαβίβασε τα δεδομένα API σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 ή άλλα δεδομένα PNR σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2.

2. Ο δρομολογητής επαληθεύει αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο αν τα δεδομένα API που του διαβιβάζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 συμμορφώνονται με τους λεπτομερείς κανόνες για τους υποστηριζόμενους μορφότυπους δεδομένων, που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4.

3. Ο δρομολογητής επαληθεύει αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο αν τα άλλα δεδομένα PNR που του διαβιβάζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 συμμορφώνονται με τους κανόνες για τους υποστηριζόμενους μορφότυπους δεδομένων, που αναφέρονται στο άρθρο 16 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681.

4. Όταν, σύμφωνα με την επαλήθευση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, τα δεδομένα δεν διαβιβάστηκαν από τον αερομεταφορέα ή όταν, σύμφωνα με την επαλήθευση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 ή 3, 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 ΜΣΕ των κρατών μελών στα οποία επρόκειτο να διαβιβαστούν τα δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1. Στις εν λόγω περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας διαβιβάζει αμέσως τα δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR σύμφωνα με το άρθρο 5.

5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τους αναγκαίους λεπτομερείς τεχνικούς και διαδικαστικούς κανόνες για τις επαληθεύσεις και τις κοινοποιήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 4 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 42 παράγραφος 2.

Άρθρο 12

Διαβίβαση δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR από τον δρομολογητή στις ΜΣΕ

1. Ανάλογα με τον μορφότυπο των δεδομένων και τις επαληθεύσεις διαβίβασης που αναφέρονται στο άρθρο 11, ο δρομολογητής διαβιβάζει τα κωδικοποιημένα δεδομένα API και οποιαδήποτε άλλα δεδομένα PNR που του διαβιβάζονται από τους αερομεταφορείς σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 και, κατά περίπτωση, με το άρθρο 7 παράγραφοι 3 και 4 στις ΜΣΕ του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου θα προσγειωθεί η πτήση ή από το έδαφος του οποίου θα αναχωρήσει η πτήση, ή και στις δύο στην περίπτωση πτήσεων εντός της ΕΕ. Διαβιβάζει τα εν λόγω δεδομένα αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο, χωρίς καμία αλλαγή του περιεχομένου τους. Όταν μια πτήση πραγματοποιεί μία ή περισσότερες στάσεις στο έδαφος κρατών μελών άλλων από εκείνο από το οποίο αναχώρησε, ο δρομολογητής διαβιβάζει τα δεδομένα API και οποιαδήποτε άλλα δεδομένα PNR στις ΜΣΕ όλων των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

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.

Ωστόσο, για τις πτήσεις εντός της ΕΕ, ο δρομολογητής διαβιβάζει δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR μόνο για τις πτήσεις που περιλαμβάνονται στον κατάλογο που προβλέπεται στην παράγραφο 4 στις ενδιαφερόμενες ΜΣΕ.

2. Ο δρομολογητής διαβιβάζει τα δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR σύμφωνα με τους λεπτομερείς κανόνες που προβλέπονται στην παράγραφο 6, από τη στιγμή που οι εν λόγω κανόνες εγκριθούν και τεθούν σε εφαρμογή.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ΜΣΕ τους που λαμβάνουν οποιαδήποτε δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR σύμφωνα με την παράγραφο 1 επιβεβαιώνουν αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο τη λήψη των εν λόγω δεδομένων στον δρομολογητή.

4. Τα κράτη μέλη που αποφασίζουν να εφαρμόσουν την οδηγία (ΕΕ) 2016/681 στις πτήσεις εντός της ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας καταρτίζουν κατάλογο των σχετικών πτήσεων εντός της ΕΕ ή των δρομολογίων που έχουν επιλεγεί. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν τον κωδικό του αερολιμένα αναχώρησης και του αερολιμένα άφιξης για να αναφέρουν τις πτήσεις ή τα δρομολόγια που έχουν επιλεγεί. Τα συγκεκριμένα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας και το άρθρο 13 του παρόντος κανονισμού, επανεξετάζουν τακτικά και, εφόσον απαιτείται, επικαιροποιούν τους εν λόγω καταλόγους. Ένα κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει όλες τις πτήσεις ή τα δρομολόγια εντός της ΕΕ, όταν αυτό αιτιολογείται δεόντως, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681 και το άρθρο 13 του παρόντος κανονισμού.

Τα κράτη μέλη, έως την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 45 δεύτερο εδάφιο, εισάγουν τις πτήσεις ή τα δρομολόγια που έχουν επιλεγεί στον δρομολογητή, με αυτοματοποιημένα μέσα μέσω του ασφαλούς διαύλου επικοινωνίας που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο β) και, στη συνέχεια, παρέχουν στον δρομολογητή τυχόν επικαιροποιήσεις.

5. Οι πληροφορίες που εισάγονται από τα κράτη μέλη στον δρομολογητή αντιμετωπίζονται ως εμπιστευτικές και η πρόσβαση σε αυτές από το προσωπικό του eu-LISA περιορίζεται σε ό, τι είναι απολύτως αναγκαίο για την επίλυση τεχνικών προβλημάτων. Ο eu-LISA διασφαλίζει, μόλις λάβει από τον δρομολογητή τις εν λόγω πληροφορίες ή τυχόν επικαιροποιήσεις τους από κράτος μέλος, ότι ο δρομολογητής διαβιβάζει αμέσως τα δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR στη ΜΣΕ του εν λόγω κράτους μέλους όσον αφορά τις πτήσεις ή τα δρομολόγια που έχουν επιλεγεί, σύμφωνα με την παράγραφο 1.

6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τους αναγκαίους λεπτομερείς τεχνικούς και διαδικαστικούς κανόνες για τις διαβιβάσεις δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR από τον δρομολογητή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και για την εισαγωγή πληροφοριών στον δρομολογητή όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ασφάλειας δεδομένων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 42 παράγραφος 2.

Άρθρο 13

Επιλογή πτήσεων εντός της ΕΕ

1. Τα κράτη μέλη που αποφασίζουν, σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681, να εφαρμόσουν την εν λόγω οδηγία και, κατά συνέπεια, τον παρόντα κανονισμό σε πτήσεις εντός της ΕΕ επιλέγουν τις εν λόγω πτήσεις εντός της ΕΕ σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν την οδηγία (ΕΕ) 2016/681 και, κατά συνέπεια, τον παρόντα κανονισμό σε όλες τις πτήσεις εντός της ΕΕ που φθάνουν ή αναχωρούν από το έδαφός τους μόνο σε καταστάσεις πραγματικής, συντρέχουσας ή προβλέψιμης τρομοκρατικής απειλής και δυνάμει απόφασης που βασίζεται σε αξιολόγηση απειλής η οποία περιορίζεται χρονικά στο απολύτως αναγκαίο και υπόκειται σε αποτελεσματικό έλεγχο είτε από δικαστήριο είτε από ανεξάρτητη διοικητική αρχή της οποίας η απόφαση έχει δεσμευτικό αποτέλεσμα.

3. Ελλείψει πραγματικής, συντρέχουσας ή προβλέψιμης τρομοκρατικής απειλής, τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν την οδηγία (ΕΕ) 2016/681 και, κατά συνέπεια, τον παρόντα κανονισμό σε πτήσεις εντός της ΕΕ, επιλέγουν τις πτήσεις αυτές σύμφωνα με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης που διενεργείται βάσει των απαιτήσεων που ορίζονται στις παραγράφους 4 έως 7 του παρόντος άρθρου.

4. Η αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 3:

α) διενεργείται με αντικειμενικό, δεόντως αιτιολογημένο και αμερόληπτο τρόπο, σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·

β) λαμβάνει υπόψη μόνο κριτήρια που σχετίζονται με την πρόληψη, την ανίχνευση, τη διερεύνηση και τη δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων που συνδέονται αντικειμενικά, συμπεριλαμβανομένης και της έμμεσης σύνδεσης, με την αεροπορική μεταφορά επιβατών και δεν μπορεί να στηρίζονται αποκλειστικά στους λόγους που απαριθμούνται στο άρθρο 21 του Χάρτη όσον αφορά οποιονδήποτε επιβάτη ή ομάδων επιβατών·

γ) χρησιμοποιεί μόνο πληροφορίες που μπορούν να τεκμηριώσουν αντικειμενική, δεόντως αιτιολογημένη και αμερόληπτη αξιολόγηση απειλών.

5. Με βάση την αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 3, τα κράτη μέλη επιλέγουν μόνο πτήσεις εντός της ΕΕ που αφορούν, μεταξύ άλλων, συγκεκριμένα δρομολόγια, διαδρομές ταξιδίων ή αερολιμένες για τα οποία υπάρχουν ενδείξεις τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων και δικαιολογούν την επεξεργασία δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR. Η επιλογή των πτήσεων εντός της ΕΕ περιορίζεται στο απολύτως αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 και του παρόντος κανονισμού.

6. Τα κράτη μέλη τηρούν όλα τα έγγραφα της εν λόγω αξιολόγησης που αναφέρεται στην παράγραφο 3, συμπεριλαμβανομένης τυχόν επανεξέτασή της, και τα θέτουν στη διάθεση των ανεξάρτητων εποπτικών αρχών και των εθνικών εποπτικών αρχών τους, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/680, κατόπιν αιτήματος.

7. Τα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681, επανεξετάζουν την αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 τακτικά και τουλάχιστον ανά 12 μήνες, προκειμένου να λαμβάνουν υπόψη τις αλλαγές στις περιστάσεις που δικαιολόγησαν την επιλογή των πτήσεων εντός της ΕΕ και για να διασφαλίσουν ότι η επιλογή των πτήσεων εντός της ΕΕ εξακολουθεί να περιορίζεται στο απολύτως αναγκαίο μέτρο.

8. Η Επιτροπή διευκολύνει την τακτική ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τα κριτήρια επιλογής για την αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 3, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών, καθώς και, σε εθελοντική βάση, την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με επιλεγμένες πτήσεις.

Άρθρο 14

Διαγραφή δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR από τον δρομολογητή

Τα δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR τα οποία διαβιβάζονται στον δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό αποθηκεύονται στον δρομολογητή μόνο στον βαθμό που απαιτείται για την ολοκλήρωση της διαβίβασης στις οικείες ΜΣΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και διαγράφονται από τον δρομολογητή, αμέσως, οριστικά και με αυτοματοποιημένο τρόπο, και στις δύο ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν επιβεβαιώνεται, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3, ότι έχει ολοκληρωθεί η διαβίβαση των δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR στις οικείες ΜΣΕ·

β) όταν τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR σχετίζονται με πτήσεις εντός της ΕΕ διαφορετικές από εκείνες που περιλαμβάνονται στους καταλόγους που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 4.

Ο δρομολογητής ενημερώνει αυτόματα τον eu-LISA και τις ΜΣΕ για την άμεση διαγραφή των πτήσεων εντός της ΕΕ, όπως αναφέρεται στο στοιχείο β).

Άρθρο 15

Επεξεργασία δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR από τις ΜΣΕ

Τα δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR που διαβιβάζονται στις ΜΣΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό υποβάλλονται στη συνέχεια σε επεξεργασία από τις ΜΣΕ σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681, ιδίως όσον αφορά τους κανόνες για την επεξεργασία δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR από τις ΜΣΕ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που ορίζονται στα άρθρα 6, 10, 12 και 13 της εν λόγω οδηγίας και μόνο για τους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων.

Οι ΜΣΕ ή άλλες αρμόδιες αρχές δεν επεξεργάζονται σε καμία περίπτωση δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR για τους σκοπούς της κατάρτισης προφίλ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680.

Άρθρο 16

Ενέργειες σε περίπτωση που είναι τεχνικά αδύνατη η χρήση δρομολογητή

1. Όταν είναι τεχνικά αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ο δρομολογητής για τη διαβίβαση δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR λόγω βλάβης του δρομολογητή, ο eu-LISA ενημερώνει αμέσως τους αερομεταφορείς και τις ΜΣΕ για την εν λόγω τεχνική αδυναμία με αυτοματοποιημένο τρόπο. Στην περίπτωση αυτή, ο eu-LISA λαμβάνει αμέσως μέτρα για την αντιμετώπιση της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή και ενημερώνει αμέσως τους αερομεταφορείς και τις ΜΣΕ όταν αυτή έχει αντιμετωπιστεί επιτυχώς.

Κατά το διάστημα μεταξύ των εν λόγω κοινοποιήσεων, το άρθρο 5 παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται, στον βαθμό που η τεχνική αδυναμία εμποδίζει τη διαβίβαση δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR στον δρομολογητή. Οι αερομεταφορείς αποθηκεύουν τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR έως ότου επιλυθούν τα τεχνικά προβλήματα. Μόλις επιλυθεί το τεχνικό πρόβλημα, οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα δεδομένα στον δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1.

Όταν είναι τεχνικά αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ο δρομολογητής και σε εξαιρετικές περιπτώσεις που σχετίζονται με τους στόχους του παρόντος κανονισμού και καθιστούν αναγκαίο για τις ΜΣΕ να λαμβάνουν αμέσως δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR κατά τη διάρκεια της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή, οι ΜΣΕ μπορούν να ζητούν από τους αερομεταφορείς να χρησιμοποιούν κάθε άλλο κατάλληλο μέσο που διασφαλίζει το απαραίτητο επίπεδο ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας των δεδομένων για τη διαβίβαση των δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR απευθείας στις ΜΣΕ. Οι ΜΣΕ επεξεργάζονται τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR που λαμβάνονται με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο σύμφωνα με τους κανόνες και τις διασφαλίσεις που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/681.

Μετά την ανακοίνωση από τον eu-LISA ότι το τεχνικό πρόβλημα αντιμετωπίστηκε επιτυχώς και αν επιβεβαιωθεί σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 ότι ολοκληρώθηκε η διαβίβαση στη σχετική ΜΣΕ των δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR μέσω του δρομολογητή, η εν λόγω ΜΣΕ θα πρέπει να διαγράψει αμέσως τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR που έλαβε με οποιοδήποτε άλλο προβλεπόμενο μέσο.

2. Όταν είναι τεχνικά αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ο δρομολογητής για τη διαβίβαση δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR λόγω βλάβης σε συστήματα ή υποδομές ενός κράτους μέλους που αναφέρονται στο άρθρο 23, η ΜΣΕ του εν λόγω κράτους μέλους ενημερώνει αμέσως τις άλλες ΜΣΕ, τον eu-LISA και την Επιτροπή για το τεχνικό αυτό πρόβλημα με αυτοματοποιημένο τρόπο. Στην περίπτωση αυτή, το συγκεκριμένο κράτος μέλος λαμβάνει αμέσως μέτρα για την αντιμετώπιση του τεχνικού προβλήματος όσον αφορά τη χρήση του δρομολογητή και ενημερώνει αμέσως τις άλλες ΜΣΕ, τον eu-LISA και την Επιτροπή όταν το πρόβλημα επιλυθεί. Ο δρομολογητής αποθηκεύει τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR έως ότου επιλυθεί το τεχνικό πρόβλημα. Μόλις επιλυθεί το τεχνικό πρόβλημα, ο δρομολογητής διαβιβάζει τα δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1.

Όταν είναι τεχνικά αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ο δρομολογητής και σε εξαιρετικές περιπτώσεις που σχετίζονται με τους στόχους του παρόντος κανονισμού και καθιστούν αναγκαίο για τις ΜΣΕ να λαμβάνουν αμέσως δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR κατά τη διάρκεια της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή, οι ΜΣΕ μπορούν να ζητούν από τους αερομεταφορείς να χρησιμοποιούν κάθε άλλο κατάλληλο μέσο που διασφαλίζει το απαραίτητο επίπεδο ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας των δεδομένων για τη διαβίβαση των δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR απευθείας στις ΜΣΕ. Οι ΜΣΕ επεξεργάζονται τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR που λαμβάνονται με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο σύμφωνα με τους κανόνες και τις διασφαλίσεις που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/681.

Μετά την ανακοίνωση από τον eu-LISA ότι το τεχνικό πρόβλημα αντιμετωπίστηκε επιτυχώς και αν επιβεβαιωθεί σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 ότι ολοκληρώθηκε η διαβίβαση στη σχετική ΜΣΕ των δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR μέσω του δρομολογητή, η εν λόγω ΜΣΕ θα πρέπει να διαγράψει αμέσως τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR που έλαβε με οποιοδήποτε άλλο προβλεπόμενο μέσο.

3. Όταν είναι τεχνικά αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ο δρομολογητής για τη διαβίβαση δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR λόγω βλάβης των συστημάτων ή της υποδομής ενός αερομεταφορέα στα οποία γίνεται αναφορά στο άρθρο 24, ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας ενημερώνει αμέσως τις ΜΣΕ, τον eu-LISA και την Επιτροπή για την εν λόγω τεχνική αδυναμία με αυτοματοποιημένο τρόπο. Στην περίπτωση αυτή, ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας λαμβάνει αμέσως μέτρα για την αντιμετώπιση του τεχνικού προβλήματος όσον αφορά τη χρήση του δρομολογητή και ενημερώνει αμέσως τις ΜΣΕ, τον eu-LISA και την Επιτροπή όταν το πρόβλημα επιλυθεί.

Κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ των εν λόγω κοινοποιήσεων, το άρθρο 5 παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται, στον βαθμό που η τεχνική αδυναμία εμποδίζει τη διαβίβαση δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR στον δρομολογητή. Οι αερομεταφορείς αποθηκεύουν τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR έως ότου επιλυθούν τα τεχνικά προβλήματα. Μόλις επιλυθεί το τεχνικό πρόβλημα, οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα δεδομένα στον δρομολογητή σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1.

Όταν είναι τεχνικά αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ο δρομολογητής και σε εξαιρετικές περιπτώσεις που σχετίζονται με τους στόχους του παρόντος κανονισμού και καθιστούν αναγκαίο για τις ΜΣΕ να λαμβάνουν αμέσως δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR κατά τη διάρκεια της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή, οι ΜΣΕ μπορούν να ζητούν από τους αερομεταφορείς να χρησιμοποιούν κάθε άλλο κατάλληλο μέσο που διασφαλίζει το απαραίτητο επίπεδο ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας των δεδομένων για τη διαβίβαση των δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR απευθείας στις ΜΣΕ. Οι ΜΣΕ επεξεργάζονται τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR που λαμβάνονται με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο σύμφωνα με τους κανόνες και τις διασφαλίσεις που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/681.

Μετά την ανακοίνωση από τον eu-LISA ότι το τεχνικό πρόβλημα αντιμετωπίστηκε επιτυχώς και αν επιβεβαιωθεί σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 ότι ολοκληρώθηκε η διαβίβαση στη σχετική ΜΣΕ των δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR μέσω του δρομολογητή, η εν λόγω ΜΣΕ θα πρέπει να διαγράψει αμέσως τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR που έλαβε με οποιοδήποτε άλλο προβλεπόμενο μέσο.

Όταν η τεχνική αδυναμία αντιμετωπιστεί επιτυχώς, ο σχετικός αερομεταφορέας υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση στην εθνική εποπτική αρχή API που αναφέρεται στο άρθρο 37 έκθεση που περιέχει όλες τις απαραίτητες λεπτομέρειες σχετικά με την τεχνική αδυναμία, συμπεριλαμβανομένων των λόγων της τεχνικής αδυναμίας, της έκτασης και των συνεπειών της, καθώς και των μέτρων 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 δραστηριοτήτων επεξεργασίας που σχετίζονται με δεδομένα API και πραγματοποιούνται βάσει του παρόντος κανονισμού με τη χρήση των αυτοματοποιημένων μέσων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 7. Τα εν λόγω αρχεία καταγραφής περιλαμβάνουν 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 πράξεων επεξεργασίας που σχετίζονται με τη διαβίβαση δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR μέσω του δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Τα εν λόγω αρχεία καταγραφής καλύπτουν τα ακόλουθα:

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

β) τον αερομεταφορέα που διαβίβασε άλλα δεδομένα PNR στον δρομολογητή·

γ) τις ΜΣΕ στις οποίες διαβιβάστηκαν τα δεδομένα API μέσω του δρομολογητή·

δ) τις ΜΣΕ στις οποίες διαβιβάστηκαν άλλα δεδομένα PNR μέσω του δρομολογητή·

ε) την ημερομηνία και ώρα της διαβίβασης που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ), καθώς και τον τόπο διαβίβασης·

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

ζ) κάθε άλλη πληροφορία που σχετίζεται με τις εν λόγω πράξεων επεξεργασίας, που είναι απαραίτητη για την παρακολούθηση της ασφάλειας και της ακεραιότητας των δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR και της νομιμότητας των εν λόγω πράξεων 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 στ) 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 άλλων δεδομένων PNR, και της νομιμότητας της επεξεργασίας, ιδίως όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών επιβολής κυρώσεων για παραβάσεις των εν λόγω απαιτήσεων σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 38.

4. Οι αερομεταφορείς και ο eu-LISA λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την προστασία των αρχείων καταγραφής που δημιούργησαν σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, αντίστοιχα, έναντι μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και άλλων κινδύνων για την ασφάλεια.

5. Η εθνική εποπτική αρχή API που αναφέρεται στο άρθρο 37 και οι ΜΣΕ έχουν πρόσβαση στα σχετικά αρχεία καταγραφής που αναφέρονται 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 μόνιμα αυτά τα αρχεία καταγραφής μετά τη λήξη του εν λόγω διαστήματος.

Ωστόσο, εάν τα εν λόγω αρχεία καταγραφής είναι αναγκαία για τις διαδικασίες παρακολούθησης ή διασφάλισης της ασφάλειας και της ακεραιότητας των δεδομένων API ή της νομιμότητας των πράξεων επεξεργασίας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3, και οι εν λόγω διαδικασίες έχουν ήδη ξεκινήσει κατά τη λήξη της χρονικής περιόδου που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, οι αερομεταφορείς και ο eu-LISA διατηρούν αυτά τα αρχεία καταγραφής για όσο 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, για την επεξεργασία δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε σχέση με την εκ μέρους τους συλλογή και διαβίβαση των εν λόγω δεδομένων στον δρομολογητή βάσει του παρόντος κανονισμού.

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 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680 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 και άλλων δεδομένων PNR που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει του παρόντος κανονισμού μέσω του δρομολογητή, συμπεριλαμβανομένης της διαβίβασης των δεδομένων από τον δρομολογητή στις ΜΣΕ 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 42 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 δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα τους, 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 εν λόγω πληροφορίες 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 δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα κατά τη στιγμή του ελέγχου εισιτηρίων, σύμφωνα με το άρθρο 4.

Άρθρο 20

Ασφάλεια

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

2. Ο eu-LISA διασφαλίζει την ασφάλεια και την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που αφορούν τις πτήσεις και τα δρομολόγια που επιλέγονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 4. Οι ΜΣΕ και οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν την ασφάλεια των δεδομένων API, ιδίως των δεδομένων API που συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, τα οποία επεξεργάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Ο eu-LISA, οι ΜΣΕ και οι αερομεταφορείς συνεργάζονται, σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους και σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο, για τη διασφάλιση της εν λόγω ασφάλειας.

3. Ο eu-LISA λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια του δρομολογητή, των δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR, ιδίως εκείνων 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 ή άλλων δεδομένων PNR, μεταξύ άλλων οποιαδήποτε μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε αυτά και αντιγραφή, τροποποίηση ή διαγραφή τους, τόσο κατά τη διαβίβαση των δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR προς και από τον δρομολογητή όσο και κατά την αποθήκευση των δεδομένων API ή άλλων δεδομένων PNR 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 ΜΣΕ διαβιβάζονται τα δεδομένα API ή άλλα δεδομένα PNR 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 προβλέπονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου δεν θίγουν το άρθρο 32 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, το άρθρο 33 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 ή το άρθρο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680.

Άρθρο 21

Αυτοέλεγχος

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

Άρθρο 22

Έλεγχοι προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

1. Οι ανεξάρτητες εποπτικές αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 41 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680 διενεργούν έλεγχο τουλάχιστον μία φορά ανά τέσσερα έτη όσον αφορά τις πράξεις επεξεργασίας των δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα από τις ΜΣΕ 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 πράξεις επεξεργασίας δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα από τον eu-LISA για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Η έκθεση σχετικά με τον εν λόγω έλεγχο διαβιβάζεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή, στα κράτη μέλη και στον eu-LISA. Πριν από την έγκριση των εκθέσεων δίνεται στον eu-LISA η δυνατότητα να διατυπώσει παρατηρήσεις.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΘΕΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΤΗ

Άρθρο 23

Συνδέσεις των ΜΣΕ με τον δρομολογητή

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οικείες ΜΣΕ είναι συνδεδεμένες με τον δρομολογητή. Διασφαλίζουν ότι τα εθνικά τους συστήματα και υποδομές για τη λήψη και περαιτέρω επεξεργασία των δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR που διαβιβάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι ενσωματωμένα στον δρομολογητή.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η σύνδεση με τον δρομολογητή και η ενσωμάτωσή του σε αυτόν επιτρέπει στις οικείες ΜΣΕ να λαμβάνουν και να επεξεργάζονται περαιτέρω τα εν λόγω δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR, καθώς και να ανταλλάσσουν κάθε σχετική επικοινωνία, με νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και ταχύ τρόπο.

2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τους αναγκαίους λεπτομερείς κανόνες για τις συνδέσεις και την ενσωμάτωση στον δρομολογητή που αναφέρεται 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 42 παράγραφος 2.

Άρθρο 24

Συνδέσεις των αερομεταφορέων με τον δρομολογητή

1. Οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν ότι είναι συνδεδεμένοι με τον δρομολογητή. Διασφαλίζουν ότι τα συστήματα και οι υποδομές τους για τη διαβίβαση των εν λόγω δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR 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 εν λόγω δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR, καθώς και να ανταλλάσσουν κάθε σχετική επικοινωνία, με νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και ταχύ τρόπο. Για τον σκοπό αυτό, οι αερομεταφορείς διενεργούν δοκιμές για τη διαβίβαση δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR στον δρομολογητή σε συνεργασία με τον eu-LISA σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 3.

2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τους αναγκαίους λεπτομερείς κανόνες για τις συνδέσεις και την ενσωμάτωση στον δρομολογητή που αναφέρεται 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 42 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 και ότι ο δρομολογητής ξεκινά τη λειτουργία του το συντομότερο δυνατόν μετά την έκδοση από την Επιτροπή των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 12, στο άρθρο 5 παράγραφος 3, στο άρθρο 7 παράγραφος 2 και των εκτελεστικών πράξεων που προβλέπονται στο άρθρο 11 παράγραφος 5, στο άρθρο 12 παράγραφος 4, στο άρθρο 23 παράγραφος 2 και στο άρθρο 24 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, καθώς και στις εκτελεστικές πράξεις που προβλέπονται στο άρθρο 16 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681, και μετά τη διενέργεια εκτίμησης αντικτύπου σχετικά με την προστασία δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 35 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

4. Ο eu-LISA παρέχει στις ΜΣΕ, σε άλλες αρμόδιες 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 πλήρεις δοκιμές του δρομολογητή που αναφέρονται στις παραγράφους 5 και 6 και παραμένει διαθέσιμο μετά την ολοκλήρωση της δοκιμής.

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

6. Όταν ο eu-LISA θεωρεί ότι η φάση ανάπτυξης έχει ολοκληρωθεί σε σχέση με άλλα δεδομένα PNR, διενεργεί, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, πλήρεις δοκιμές του δρομολογητή για να διασφαλίσει την αξιοπιστία των συνδέσεων του δρομολογητή με τους αερομεταφορείς και τις ΜΣΕ, την αναγκαία τυποποιημένη διαβίβαση άλλων δεδομένων PNR από τους αερομεταφορείς και τη διαβίβαση άλλων δεδομένων PNR σύμφωνα με το άρθρο 16 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης των κοινών πρωτοκόλλων και των υποστηριζόμενων τυποποιημένων μορφοτύπων δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 16 παράγραφοι 2 και 3 της εν λόγω οδηγίας, ώστε να διασφαλίζεται η αναγνωσιμότητα των άλλων δεδομένων PNR. Οι δοκιμές αυτές διεξάγονται σε συνεργασία με τις ΜΣΕ και άλλες αρμόδιες αρχές και αερομεταφορείς των κρατών μελών. Ο eu-LISA ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με το αποτέλεσμα των εν λόγω δοκιμών.

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 και άλλα δεδομένα PNR διαβιβάζονται κατά τρόπο ασφαλή, αποτελεσματικό και ταχύ 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 και άλλων δεδομένων PNR, σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και, κατά το δυνατόν, σύμφωνα με τις επιχειρησιακές ανάγκες των ΜΣΕ και των αερομεταφορέων.

3. Το προσωπικό του eu-LISA δεν έχει πρόσβαση στα δεδομένα API ή σε άλλα δεδομένα PNR 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 ([22]), ο eu-LISA εφαρμόζει τους δέοντες κανόνες επαγγελματικού απορρήτου ή άλλες ισοδύναμες υποχρεώσεις εμπιστευτικότητας στο προσωπικό του που καλείται να εργαστεί με δεδομένα API και άλλα δεδομένα PNR 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 σε ΜΣΕ, σε άλλες σχετικές αρχές των κρατών μελών και σε 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 ΜΣΕ σχετικά με τη λήψη δεδομένων API και άλλων δεδομένων PNR μέσω του δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των άρθρων 12 και 23.

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

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 45 δεύτερο εδάφιο.

([22]) ΕΕ L 56 της 4.3.1968, σ. 1.

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 τεχνογνωσία σχετικά με τα δεδομένα 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 τη σχετική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 45 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 των κρατών μελών και των αερομεταφορέων, 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 45 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α), 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 38.

3. Η Επιτροπή προεδρεύει της ομάδας εμπειρογνωμόνων API, η οποία συγκροτείται σύμφωνα με τους οριζόντιους κανόνες για τη δημιουργία και τη λειτουργία των ομάδων εμπειρογνωμόνων 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 επωμίζονται 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 καθορίζονται στις ισχύουσες νομικές πράξεις της Ένωσης.

3. Οι δαπάνες που επωμίζεται 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 που επωμίζονται οι ανεξάρτητες εθνικές εποπτικές αρχές σε σχέση με τα καθήκοντα που τους ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού βαρύνουν τα κράτη μέλη.

Άρθρο 33

Ευθύνη όσον αφορά 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 άλλος αερομεταφορέας δεν έλαβε εύλογα μέτρα για να αποτρέψει την πρόκληση ζημίας ή να περιορίσει τις συνέπειές της.

Άρθρο 34

Έναρξη λειτουργίας του δρομολογητή σε σχέση με δεδομένα API

Η Επιτροπή καθορίζει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, την ημερομηνία από την οποία τίθεται σε λειτουργία ο δρομολογητής μέσω εκτελεστικής πράξης, μόλις 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 42 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

Έναρξη λειτουργίας του δρομολογητή σε σχέση με άλλα δεδομένα PNR

Η Επιτροπή καθορίζει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του δρομολογητή σε σχέση με άλλα δεδομένα PNR μέσω εκτελεστικής πράξης, μόλις ο eu-LISA ενημερώσει την Επιτροπή για την επιτυχή ολοκλήρωση πλήρων δοκιμών του δρομολογητή που αναφέρονται στο άρθρο 25 παράγραφος 6, μεταξύ άλλων σχετικά με την αξιοπιστία των συνδέσεων του δρομολογητή με τους αερομεταφορείς και τις ΜΣΕ και σχετικά με την αναγνωσιμότητα άλλων δεδομένων PNR που

διαβιβάζονται από τους αερομεταφορείς και παρέχονται από τον δρομολογητή στον αναγκαίο τυποποιημένο μορφότυπο, σύμφωνα με το άρθρο 16 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 2.

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

Άρθρο 36

Οικειοθελής χρήση του δρομολογητή

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 ή άλλων δεδομένων PNR που συλλέχθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 σε μία ή περισσότερες από τις αρμόδιες ΜΣΕ, σύμφωνα με τις εν λόγω οδηγίες, 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 τις συνδέσεις των ΜΣΕ του με τον δρομολογητή όσο και τη σύνδεση του οικείου αερομεταφορέα, ότι οι πληροφορίες μπορούν να διαβιβαστούν με νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και ταχύ τρόπο.

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 στη ΜΣΕ του οικείου κράτους μέλους μέχρι την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 45 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 οικειοθελή 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 37

Εθνική εποπτική αρχή API

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

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές API διαθέτουν όλα τα μέσα και όλες τις εξουσίες έρευνας και επιβολής που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των καθηκόντων τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με την επιβολή των κυρώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 38, κατά περίπτωση. 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 προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που προβλέπεται στο άρθρο 45 δεύτερο εδάφιο, το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας των αρχών που έχουν ορίσει σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Κοινοποιούν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή κάθε μεταγενέστερη αλλαγή ή τροποποίησή τους.

4. Το παρόν άρθρο δεν θίγει τις εξουσίες των εποπτικών αρχών που αναφέρονται στο άρθρο 51 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, στο άρθρο 41 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680 και στο άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681.

Άρθρο 38

Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες περί κυρώσεων που εφαρμόζονται στις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα μέτρα που επιβάλλονται για την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, έως την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που προβλέπεται στο άρθρο 45 δεύτερο εδάφιο, τους εν λόγω κανόνες και τα μέτρα, και της κοινοποιούν αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή που τα επηρεάζει.

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 5 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 39

Στατιστικές

1. Για την υποστήριξη της εφαρμογής και της εποπτείας της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και με βάση τις στατιστικές πληροφορίες που αναφέρονται στις παραγράφους 5 και 6, 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 στις παραγράφους 5 και 6 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 37. 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 στατιστικές σχετικά με συγκεκριμένες πτυχές που σχετίζονται με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού καθώς και τις στατιστικές σύμφωνα με την παράγραφο 3.

5. Το CRRS παρέχει στον eu-LISA τις ακόλουθες απαραίτητες στατιστικές πληροφορίες για την υποβολή εκθέσεων η οποία αναφέρεται στο άρθρο 44 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) εάν τα δεδομένα αφορούν επιβάτη ή μέλος του πληρώματος·

β) την ιθαγένεια, το φύλο και το έτος γέννησης του επιβάτη ή του μέλους του πληρώματος·

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

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

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

στ) τον κωδικό του αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση·

ζ) εάν η πτήση είναι προγραμματισμένη ή μη προγραμματισμένη·

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

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

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

6. Το CRRS παρέχει στον eu-LISA τις ακόλουθες απαραίτητες στατιστικές πληροφορίες για την υποβολή εκθέσεων, που αναφέρεται στο άρθρο 44, και για την κατάρτιση στατιστικών σύμφωνα με το παρόν άρθρο, χωρίς τα εν λόγω στατιστικά στοιχεία σχετικά με άλλα δεδομένα PNR να επιτρέπουν την ταυτοποίηση των οικείων επιβατών:

α) την ημερομηνία και την ώρα παραλαβής του μηνύματος PNR από τον δρομολογητή·

β) τις πληροφορίες πτήσης που περιέχονται στο δρομολόγιο του ταξιδιού στο συγκεκριμένο μήνυμα PNR·

γ) πληροφορίες για την ανταλλαγή κωδικών που περιέχονται στο συγκεκριμένο μήνυμα PNR·

7. Για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων, που αναφέρεται στο άρθρο 44, και για την κατάρτιση στατιστικών στοιχείων σύμφωνα με το παρόν άρθρο, ο eu-LISA αποθηκεύει τα δεδομένα που αναφέρονται στις παραγράφους 5 και 6 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 ΜΣΕ και σε άλλες αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εξατομικευμένες εκθέσεις και στατιστικές σχετικά με τα δεδομένα API που αναφέρονται στο άρθρο 5 του παρόντος άρθρου και άλλα δεδομένα PNR, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου, για την εφαρμογή και την εποπτεία της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

8. Η χρήση των δεδομένων που αναφέρονται στις παραγράφους 5 και 6 του παρόντος άρθρου δεν οδηγεί στην κατάρτιση προφίλ φυσικών προσώπων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680, ούτε σε διακρίσεις εις βάρος προσώπων για τους λόγους που απαριθμούνται στο άρθρο 21 του Χάρτη. Τα δεδομένα που αναφέρονται στις παραγράφους 5 και 6 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.

9. 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) 2019/818, περιλαμβάνουν τη δυνατότητα παραγωγής τακτικών στατιστικών για τη διασφάλιση της εν λόγω παρακολούθησης.

Άρθρο 40

Πρακτικό εγχειρίδιο

Η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τις ΜΣΕ, άλλες αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, αερομεταφορείς και αρμόδια όργανα και οργανισμούς της Ένωσης, καταρτίζει και δημοσιοποιεί πρακτικό εγχειρίδιο, το οποίο 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 38.

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 41

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818

Στο άρθρο 39 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818, 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 SIS, του Eurodac και του ECRIS-TCN, σύμφωνα με τις αντίστοιχες νομικές πράξεις που διέπουν τα εν λόγω συστήματα, καθώς 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) 2025/13 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

2. Ο eu-LISA δημιουργεί, τηρεί και φιλοξενεί στις τεχνικές εγκαταστάσεις του το CRRS, το οποίο περιέχει τα δεδομένα και τις στατιστικές τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 74 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1862 και στο άρθρο 32 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/816 λογικά διαχωρισμένα από το σύστημα πληροφοριών της ΕΕ. Ο eu-LISA συλλέγει επίσης τα δεδομένα και τα στατιστικά στοιχεία από τον δρομολογητή όπως αναφέρεται στο άρθρο 39 παράγραφος 1 του κανονισμού(ΕΕ) 2025/13. Πρόσβαση στο CRRS παρέχεται μέσω ελεγχόμενης, ασφαλούς πρόσβασης με ειδικά προφίλ χρήστη, αποκλειστικά για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων και της κατάρτισης στατιστικών, στις αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 74 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1862, στο άρθρο 32 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/816 και στο άρθρο 13 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2025/13.

(*) 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).».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 42

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. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.»

Άρθρο 43

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους που θεσπίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφοι 11 και 12, στο άρθρο 5 παράγραφος 4 και στο άρθρο 7 παράγραφος 5 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 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 πενταετούς περιόδου. 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 4 παράγραφος 11, 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 αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 12, στο άρθρο 5 παράγραφος 4 και στο άρθρο 7 παράγραφος 5 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 4 παράγραφος 11 ή 12, του άρθρου 5 παράγραφος 4 και του άρθρου 7 παράγραφος 5 τίθεται σε ισχύ μόνον 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 το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από τη λήξη της εν λόγω περιόδου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 44

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 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, ανά τετραετία, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση που περιλαμβάνει 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 ΜΣΕ·

ζ) τις επιδόσεις του δρομολογητή όσον αφορά τις ΜΣΕ.

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 Ένωσης, 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, κατά περίπτωση, 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 αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4 περιλαμβάνει επίσης αξιολόγηση της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και της αποτελεσματικότητας της συμπερίληψης της υποχρεωτικής συλλογής και διαβίβασης δεδομένων API που αφορούν πτήσεις εντός της ΕΕ στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

6. Η Επιτροπή υποβάλλει την έκθεση αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, τον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων και τον Οργανισμό Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εάν απαιτείται βάσει της διενεργηθείσας αξιολόγησης, η Επιτροπή υποβάλλει νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο με σκοπό την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

7. Τα κράτη μέλη και οι αερομεταφορείς παρέχουν στον eu-LISA και στην Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος, τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εκπόνηση των εκθέσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4. 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 μην παρέχουν τις εν λόγω πληροφορίες εάν, και στον βαθμό που απαιτείται, προκειμένου να μην αποκαλυφθούν εμπιστευτικές μέθοδοι εργασίας ή να μην τεθούν σε κίνδυνο εν εξελίξει έρευνες των οικείων ΜΣΕ ή άλλων αρμόδιων αρχών. Η Επιτροπή διασφαλίζει την κατάλληλη προστασία κάθε παρεχόμενης εμπιστευτικής πληροφορίας.

Άρθρο 45

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

Εφαρμόζεται για:

α) δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του δρομολογητή, όπως καθορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 34, όσον αφορά τα δεδομένα API· και

β) τέσσερα έτη από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του δρομολογητή, όπως καθορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 35, όσον αφορά άλλα δεδομένα PNR.

Ωστόσο:

α) το άρθρο 4 παράγραφος 12, το άρθρο 5 παράγραφος 3, το άρθρο 7 παράγραφος 5, το άρθρο 11 παράγραφος 5, το άρθρο 12 παράγραφος 6, το άρθρο 18 παράγραφος 4, το άρθρο 23 παράγραφος 2, το άρθρο 24 παράγραφος 2, το άρθρο 25, το άρθρο 28, το άρθρο 29, το άρθρο 32 παράγραφος 1, το άρθρο 34, το άρθρο 35, το άρθρο 42 και το άρθρο 43 εφαρμόζονται από τις 28 Ιανουαρίου 2025·

β) Το άρθρο 6, το άρθρο 17 παράγραφοι 1, 2 και 3, το άρθρο 18 παράγραφοι 1, 2 και 3, το άρθρο 19, το άρθρο 20, το άρθρο 26, το άρθρο 27, το άρθρο 33 και το άρθρο 36 εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του δρομολογητή, όπως ορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τα άρθρα 34 και 35.

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.