



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΑΡΧΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ**

Αθήνα, 06-11-2013

Αριθ. Πρωτ.: Γ/ΕΞ/7015/06-11-2013

Α Π Ο Φ Α Σ Η μ Α Ρ. 137/2013

Η Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα συνήλθε μετά από πρόσκληση του Προέδρου της σε συνεδρίαση στην έδρα της, την 11-07-2013, σε συνέχεια των από 18-04-2013 και 04-07-2013 συνεδριάσεών της, προκειμένου να εξετάσει την υπόθεση που αναφέρεται στο ιστορικό της παρούσας. Παρέστησαν ο Π. Χριστόφορος, Πρόεδρος της Αρχής, και τα τακτικά μέλη της Αρχής Λ. Κοτσαλής, Αν. – Ιωάν. Μεταξάς, Α. Συμβώνης, ως εισηγητής, Κ. Χριστοδούλου και Π. Τσαντίλας. Μετά από εντολή του Προέδρου συμμετείχε επίσης το αναπληρωματικό μέλος της Αρχής Γρ. Λαζαράκος, ως εισηγητής, με δικαίωμα ψήφου. Το τακτικό μέλος Δ. Μπριόλας, καθώς και το αναπληρωματικό αυτού Χ. Ανθόπουλος, δεν παρέστησαν λόγω κωλύματος αν και εκλήθησαν νομίμως εγγράφως. Στη συνεδρίαση παρέστη, επίσης, με εντολή του Προέδρου, ο Ι. Λυκοτραφίτης, ειδικός επιστήμων – πληροφορικός, ως βοηθός εισηγητής, και η Μ. Γιαννάκη, υπάλληλος του Διοικητικού – Οικονομικού Τμήματος της Αρχής, ως γραμματέας.

Στη συνεδρίαση της 18-04-2013 και σε συνέχεια των με αρ. πρωτ. Γ/ΕΞ/1157-2/03-04-2013 και Γ/ΕΞ/1157-3/03-04-2013 κλήσεων της Αρχής, αντίστοιχα για το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (εφεξής «Υπουργείο»), και για την «Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (εφεξής ΣΤΑΣΥ) παρέστησαν και εξέφρασαν τις απόψεις τους, για το μεν Υπουργείο, ο ..., ενώ για τη ΣΤΑΣΥ ο Χρήστος Κοτρίδης και η Βασιλική Παντελοπούλου, δικηγόροι, [και οι ...].

Η Αρχή έλαβε υπόψη της τα παρακάτω:

Υποβλήθηκε στην Αρχή το με αριθμ. πρωτ. Γ/ΕΙΣ/1157/14-02-2011 ερώτημα της Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας Α.Ε. (εφεξής «ΑΜΕΛ»). Με το έγγραφο αυτό, η ΑΜΕΛ ζητούσε να επιτρέψει η Αρχή την επέκταση του υπάρχοντος συστήματος βιντεοεπιτήρησης και εντός των συρμών του μετρό της Αθήνας, και συγκεκριμένα στους συρμούς των γραμμών 2 και 3. Σημειώνεται ότι η εταιρεία είχε ήδη γνωστοποιήσει με την με αριθμ. πρωτ. ΓΝ/ΕΙΣ/604/22-05-2009 γνωστοποίηση, όπως αυτή συμπληρώθηκε με το με αριθμ. πρωτ. ΓΝ/ΕΙΣ/755/14-06-2010 έγγραφο, την εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος βιντεοεπιτήρησης 670 καμερών στους χώρους των σταθμών του μετρό (π.χ. είσοδοι, αποβάθρες, διάδρομοι, χώροι διακίνησης και έκδοσης εισιτηρίων κτλ), καθώς και στους χώρους στάθμευσης των συρμών (αμαξοστάσια).

Πιο συγκεκριμένα, με το ανωτέρω ερώτημα, το οποίο συμπληρώθηκε με τα με αρ. πρωτ. ΓΝ/ΕΙΣ/490/28-03-2012, ΓΝ/ΕΙΣ/496/29-03-2012, ΓΝ/ΕΙΣ/513/03-04-2012 και ΓΝ/ΕΙΣ/572/17-04-2012 έγγραφα της ΣΤΑΣΥ¹, η εταιρεία ζητά την έγκριση της Αρχής για την εγκατάσταση καμερών και εντός των συρμών του μετρό. Ο σκοπός για τον οποίο επιθυμεί η εταιρεία κάτι τέτοιο είναι διττός: για λόγους ασφάλειας έναντι κακόβουλων πράξεων (security), και για λόγους ασφάλειας έναντι τυχαίων γεγονότων ή ατυχημάτων (safety).

Αναφορικά με την προστασία από κακόβουλες πράξεις, η ΣΤΑΣΥ επισημαίνει ότι τα χαρακτηριστικά του μέσου (υπόγειες εγκαταστάσεις, πληθώρα εγκαταστάσεων και απομακρυσμένων σημείων, συνωστισμός) συντελούν στην ελκυστικότητά του σε ό,τι αφορά σε παραβατικές συμπεριφορές (π.χ. βανδαλισμοί, μικροκλοπές) και καθιστούν την διασφάλιση της ασφάλειας μια πρόκληση για την εταιρεία. Επισημαίνει, επίσης, τα γενικότερα κοινωνικά χαρακτηριστικά αυτής της περιόδου στην χώρα, με την αύξηση της εγκληματικότητας και των βανδαλισμών, ενώ τονίζει το κόστος αποκατάστασης των ζημιών που επιφέρουν οι βανδαλισμοί στην εταιρεία.

Αναφορικά με τις περιπτώσεις τυχαίων γεγονότων ή ατυχημάτων, τονίζεται στα ανωτέρω έγγραφα της εταιρείας ότι συχνά υπάρχουν περιστατικά όπως ατυχήματα, λιποθυμίες που απαιτούν άμεση αντίδραση για την αντιμετώπισή τους. Με τις κάμερες εντός του συρμού, η εταιρεία ισχυρίζεται ότι θα δίνεται η δυνατότητα στον οδηγό να εντοπίσει τα περιστατικά αυτά και να αντιδράσει άμεσα, ενώ η καταγραφή θα επιτρέπει να

¹ Στις 17 Ιουνίου του 2011, η Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας Α.Ε. (Α.Μ.Ε.Λ. Α.Ε.) απορρόφησε την Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς Α.Ε. (Η.Σ.Α.Π.), και την ΤΡΑΜ Α.Ε., και στη συνέχεια η απορροφώσα εταιρεία μετονομάστηκε σε «Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε. – ΣΤΑΣΥ». Το αρχικό σχετικό αίτημα είχε υποβληθεί από την Α.Μ.Ε.Λ. Α.Ε., ενώ η ΣΤΑΣΥ. Α.Ε. δεν έχει θέσει θέμα εγκατάστασης συστήματος βιντεοεπιτήρησης εντός των συρμών των Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. και ΤΡΑΜ Α.Ε..

προσδιοριστούν λεπτομέρειες για τον τρόπο που συνέβησαν, εφόσον αυτό απαιτηθεί μεταγενέστερα.

Στη συνεδρίαση της Ολομέλειας της Αρχής στις 18-04-2013, η εταιρεία, με το με αρ. πρωτ. Γ/ΕΞ/1157-3/03-04-2013 έγγραφο, κλήθηκε νομίμως σε ακρόαση ενώπιον της Αρχής για να δώσει διευκρινίσεις και να εκθέσει τις απόψεις της για το θέμα. Παράλληλα, στην ίδια συνεδρίαση, κλήθηκε και το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με το με αρ. πρωτ. Γ/ΕΞ/1157-2/03-04-2013 έγγραφο, να παρευρεθεί στη συνεδρίαση προκειμένου να παράσχει τις απόψεις του επί του θέματος, κατά λόγο αρμοδιότητας. Κατά τη συνεδρίαση, οι εκπρόσωποι της ΣΤΑΣΥ έδωσαν τις απαραίτητες διευκρινίσεις. Ο εκπρόσωπος του Υπουργείου, ερωτηθείς για το αν έχει υπάρξει κάποια πρωτοβουλία για τη ρύθμιση του εν λόγω ζητήματος με νομοθετικό τρόπο, δήλωσε πως το Υπουργείο δεν έχει κάνει κάποιες σχετικές ενέργειες προς αυτή την κατεύθυνση, αφού η εταιρεία δεν το έχει ζητήσει ως τώρα.

Κατόπιν της ακρόασης, η εταιρεία υπέβαλε εμπροθέσμως το υπ' αριθμ. πρωτ. Γ/ΕΙΣ/3049/29-04-2013 έγγραφο υπόμνημα, για την ανάπτυξη των θέσεων της και τη συμπλήρωση του φακέλου της Αρχής που είχε σχηματιστεί για την ως άνω υπόθεση. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το υπόμνημα αυτό, η ΣΤΑΣΥ προσθέτει, σε σχέση με τα όσα είχε διατυπώσει σε προηγούμενα έγγραφά της, ότι το προτεινόμενο σύστημα βιντεοεπιτήρησης εντός των συρμών του μετρό τελεί σε πρόδηλη λογική συνάφεια με τον επιδιωκόμενο σκοπό, είναι απολύτως πρόσφορο και αναγκαίο για την επίτευξή του, ενώ ο σκοπός δεν μπορεί να επιτευχθεί εξίσου αποτελεσματικά με άλλα ηπιότερα για την προστασία των προσωπικών δεδομένων μέσα. Επιπλέον, η ΣΤΑΣΥ επισυνάπτει ανάλυση των διάφορων κινδύνων από κακόβουλες πράξεις και τυχαία γεγονότα ή ατυχημάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία του μετρό (τρομοκρατία, κοινό και οργανωμένο έγκλημα, καταστάσεις κοινού κινδύνου, ατυχήματα και ασύμμετρες απειλές) και την χρησιμότητα του προτεινόμενου συστήματος στην αποτελεσματική αντιμετώπιση, πρόληψη ή/και αποτροπή αυτών.

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το υπόμνημα αυτό, το οποίο συμπληρώνει τις τεχνικές προδιαγραφές του προτεινόμενου συστήματος, όπως αυτές είχαν αρχικά προσδιοριστεί με το υπ' αριθμ. πρωτ. Γ/ΕΙΣ/1157/14-02-2011 έγγραφο, η ΣΤΑΣΥ επιθυμεί να εγκαταστήσει έγχρωμες κάμερες, σταθερού οπτικού πεδίου και εστίασης, σε τέσσερα (4) σημεία της οροφής στο εσωτερικό κάθε βαγονιού, με τέτοιο τρόπο ώστε ανά ζεύγη οι κάμερες να καλύπτουν όλο το εσωτερικό του. Οι εσωτερικές κάμερες θα εγκατασταθούν με σταθερή γωνία θέασης 120 μοιρών. Επιπλέον, η εταιρεία επιθυμεί την εγκατάσταση δύο (2)

πλευρικών καμερών, εξωτερικά σε κάθε βαγόνι, από μία σε κάθε πλευρά του, για την επίβλεψη των θυρών και των εξωτερικών πλευρών των συρμών. Κάθε συρμός αποτελείται από έξι (6) βαγόνια. Συνεπώς, το σύστημα θα διαθέτει συνολικά 24 εσωτερικές και 12 εξωτερικές πλευρικές κάμερες, ανά συρμό. Σύστημα μπαταριών θα εξασφαλίζει την αδιάκοπη λειτουργία τους. Η απεικόνιση θα γίνεται, υπό κανονικές συνθήκες, με δειγματοληψία 4 πλαισίων ανά δευτερόλεπτο (frames per second).

Το σήμα από τις 36 κάμερες θα καταλήγει μέσω καλωδίων στις δύο (2) καμπίνες οδήγησης που υπάρχουν ανά συρμό, όπου θα βρίσκονται εγκατεστημένες οι δύο (2) μονάδες ελέγχου του συστήματος βιντεοεπιτήρησης (κάθε στιγμή μόνο μια μονάδα ελέγχου από τις δύο καμπίνες μπορεί να είναι ενεργοποιημένη). Σε κάθε μονάδα ελέγχου θα βρίσκεται οθόνη απεικόνισης 10.4 ιντσών. Η προβολή θα γίνει σε διαιρούμενη οθόνη, ενώ ο οδηγός/χρήστης της οθόνης θα μπορεί να επιλέξει κάποια συγκεκριμένη κάμερα, ή να επιλέξει την κυκλική εναλλαγή της εικόνας από βαγόνι σε βαγόνι (π.χ. ταυτόχρονη προβολή των 4 καμερών του βαγονιού σε εικόνα χωρισμένη στα 4). Λόγω του αριθμού των καμερών και του μικρού μεγέθους της οθόνης, δεν θα είναι δυνατή η απεικόνιση της εικόνας όλων των καμερών ταυτόχρονα. Όπως σημειώνει η ΣΤΑΣΥ, παραμετροποιήσιμος θα είναι τόσο ο τρόπος μετάδοσης της εικόνας από τις κάμερες στην οθόνη του οδηγού, όσο και η καταγραφή της εικόνας.

Η εταιρεία έχει σχεδιάσει τον ακόλουθο τρόπο λειτουργίας των καμερών: όταν ο συρμός είναι σταματημένος με τις πόρτες κλειστές (ή κατά την πρώτη ενεργοποίηση), η οθόνη θα είναι ενεργοποιημένη και θα προβάλλει εικόνα από τις κάμερες ενός βαγονιού (4 εσωτερικές και 2 εξωτερικές πλευρικές κάμερες). Μετά την αναχώρηση του συρμού και την πάροδο λίγων δευτερολέπτων, η οθόνη θα απενεργοποιείται αυτόματα για να μην αποσπάται η προσοχή του οδηγού κατά την οδήγηση από σταθμό σε σταθμό. Όταν ο συρμός σταματήσει στην αποβάθρα και οι πόρτες ανοίξουν, η οθόνη θα προβάλλει εικόνα από τις εξωτερικές πλευρικές κάμερες ώστε ο οδηγός να μπορεί να ελέγξει πιο αποτελεσματικά την επιβίβαση/αποβίβαση των επιβατών.

Βέβαια, από τη στιγμή που ο συρμός βρίσκεται σε κίνηση, η οθόνη θα μπορεί να ενεργοποιηθεί χειροκίνητα από τον οδηγό, αφού πρώτα λάβει σχετική έγκριση από το Κέντρο Ελέγχου, ή η οθόνη θα ενεργοποιείται αυτόματα στην περίπτωση που υπάρξει κάποιο «γεγονός συναγερμού». Ως τέτοιο γεγονός ορίζεται το εξωτερικό σήμα που έρχεται από τον υπόλοιπο εξοπλισμό του συρμού και έχει προγραμματιστεί να δρα ως «σκανδάλη» (trigger), π.χ. η ενεργοποίηση σήματος κινδύνου από επιβάτη, η προσπάθεια χειροκίνητου ανοίγματος θύρας από επιβάτη, η ενεργοποίηση του συστήματος ανίχνευσης καπνού ή

εμποδίου θυρών. Στην περίπτωση αυτή, η οθόνη ενεργοποιείται αυτόματα και θα προβάλει την εικόνα από την πλησιέστερη κάμερα στο σημείο του «γεγονότος συναγερμού», προκειμένου ο οδηγός να μπορεί να έχει καλύτερη επικοινωνία με τον επιβάτη (σε περίπτωση ενεργοποίησης του σήματος κινδύνου) ή, γενικότερα, να εκτιμήσει καλύτερα την κατάσταση. Σε κάθε περίπτωση, ο οδηγός θα έχει πρόσβαση στις κάμερες σε πραγματικό χρόνο. Η εταιρεία, με το με αριθμ. πρωτ. Γ/ΕΙΣ/4593/08-07-2013 έγγραφό της, αναφέρει ότι δεν καταγράφεται σε αρχείο συμβάντων η χειροκίνητη ενεργοποίηση της οθόνης από τον οδηγό, αλλά σε κάθε περίπτωση, μπορεί να καταργηθεί η εν λόγω δυνατότητα του οδηγού, εφόσον αυτό κριθεί απαραίτητο από την Αρχή.

Το προτεινόμενο σύστημα θα έχει τη δυνατότητα καθορισμού της διάρκειας τήρησης των δεδομένων. Τα δεδομένα θα αποθηκεύονται σε κωδικοποιημένη μορφή σε αποσπώμενο προστατευμένο αποθηκευτικό μέσο στις καμπίνες οδήγησης, η αφαίρεση του οποίου θα γίνεται μόνο από εξουσιοδοτημένο προσωπικό με χρήση ειδικού κλειδιού. Η εταιρεία δεν εξειδικεύει περαιτέρω τον τρόπο ή τη μέθοδο κωδικοποίησης που θα εφαρμοστεί.

Πλέον του εξοπλισμού που θα εγκατασταθεί εντός των συρμών, η εταιρεία θα εγκαταστήσει και Σταθμό Εργασίας (εκτός των συρμών), κατάλληλα εξοπλισμένο για την συλλογή και επεξεργασία του υλικού που θα έχει καταγραφεί εντός των συρμών όταν αυτό θα απαιτείται (π.χ. σε περίπτωση ενός συμβάντος). Έτσι σε περίπτωση περιστατικού, που χρήζει διερεύνησης, τότε το καταγεγραμμένο υλικό θα μεταφέρεται στο σταθμό εργασίας, όπου θα μπορεί να γίνει επεξεργασία του, όπως για παράδειγμα η εξαγωγή μεμονωμένων εικόνων ή τμήματος βίντεο. Η πρόσβαση στο εν λόγω λογισμικό επεξεργασίας θα περιορίζεται μέσω ονόματος χρήστη/κωδικού πρόσβασης. Μόνο με τη χρήση του ειδικού λογισμικού που θα είναι εγκατεστημένο στο Σταθμό εργασίας θα είναι δυνατή η ανάγνωση του καταγεγραμμένου υλικού από το αποσπώμενο μέσο.

Η Αρχή, μετά από εξέταση των προαναφερθέντων στοιχείων του φακέλου της υπόθεσης, αφού αναγνώστηκαν τα πρακτικά των συνεδριάσεων της 18-04-2013 και της 04-07-2013, άκουσε τους εισηγητές και τον βοηθό εισηγητή, ο οποίος στη συνέχεια αποχώρησε, και κατόπιν διεξοδικής συζήτησης,

ΣΚΕΦΤΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟμ

1. Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχ. α' ν. 2472/1997 και τις αιτιολογικές σκέψεις 14-17 στο προοίμιο της Οδηγίας 95/46/ΕΚ, τα δεδομένα ήχου και εικόνας, εφόσον αναφέρονται σε πρόσωπα, συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα.

2. Σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 5 ν. 3917/2011, η εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων επιτήρησης με τη λήψη ή καταγραφή ήχου ή εικόνας από δημόσιες αρχές, ΟΤΑ, φυσικά ή νομικά πρόσωπα στους χώρους που διαχειρίζονται επιτρέπεται για το σκοπό της προστασίας προσώπων και αγαθών, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 και τις κατευθυντήριες οδηγίες που εκδίδονται από την Αρχή.

3. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 1 ν. 2472/2007 «ο υπεύθυνος επεξεργασίας υποχρεούται να γνωστοποιήσει εγγράφως στην Αρχή, τη σύσταση και λειτουργία αρχείου ή την έναρξη της επεξεργασίας».

4. Σύμφωνα με το άρθρο 5 της υπ' αριθμ. 1/2011 Οδηγίας, που αναφέρεται στην εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας, η νομιμότητα της επεξεργασίας εξετάζεται στο πλαίσιο του σκοπού που επιδιώκει ο υπεύθυνος επεξεργασίας και σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία επιβάλλει τα συστήματα βιντεοεπιτήρησης να είναι πρόσφορα και αναγκαία σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, ο οποίος θα πρέπει να μη δύναται να επιτευχθεί με ηπιότερα μέσα (άρθρο 4 του ν. 2472/1997). Η προσφορότητα και η αναγκαιότητα της βιντεοεπιτήρησης εκτιμάται με βάση τον κίνδυνο που ο υπεύθυνος επεξεργασίας θέλει να αντιμετωπίσει σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

Περαιτέρω, τα σημεία εγκατάστασης των καμερών και ο τρόπος λήψης των δεδομένων πρέπει να προσδιορίζονται με τέτοιο τρόπο, ώστε τα δεδομένα που συλλέγονται να μην είναι περισσότερα από όσα είναι απολύτως αναγκαία για την εκπλήρωση του σκοπού της επεξεργασίας και να μη θίγονται τα θεμελιώδη δικαιώματα των προσώπων που ευρίσκονται στο χώρο που επιτηρείται και ιδίως να μην παραβιάζεται αυτό το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ως «νόμιμη προσδοκία κάποιου βαθμού προστασίας της ιδιωτικής ζωής» σε κάποιον χώρο.

5. Η Αρχή έχει εκδώσει σχετικά την με αριθμ. 46/2008 απόφαση με την οποία δεν επέτρεψε την εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος βιντεοεπιτήρησης στο εσωτερικό των λεωφορείων της «Αστικό ΚΤΕΛ Κατερίνης Α.Ε.» για λόγους ασφάλειας και προστασίας των οδηγών και των επιβατών, κρίνοντας ότι ο συγκεκριμένος σκοπός μπορεί

να επιτευχθεί με άλλα ηπιότερα μέσα (πχ εσωτερικό σύστημα ειδοποίησης αρχών σε περιπτώσεις κινδύνου, ειδικός συναγερμός σε συνδυασμό με σύστημα γεωγραφικού εντοπισμού κα).

6. Στην υπό κρίση περίπτωση, ως σκοπός επεξεργασίας του εν λόγω συστήματος βιντεοεπιτήρησης δηλώνεται από την εταιρεία, για τις μεν κάμερες στο εσωτερικό των συρμών, η καλύτερη εξυπηρέτηση και προστασία του επιβατικού κοινού, η δημιουργία ενός αποτρεπτικού μηχανισμού παραβατικών ενεργειών, η εκ των υστέρων εξιχνίαση και ανάλυση των αιτιών τυχόν περιστατικών ασφαλείας στο εσωτερικό των συρμών, ενώ για τις εξωτερικές πλευρικές κάμερες, η εταιρεία αναφέρει ότι σκοπό έχουν την βελτίωση της εποπτείας της αποβάθρας κατά την αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών, και την αναχώρηση του συρμού με τη μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια (μέσω της αποφυγής περιπτώσεων εγκλωβισμού επιβατών ανάμεσα στις θύρες).

7. Το θέμα που εξετάζεται είναι κατά πόσο οι ανωτέρω σκοποί μπορούν να επιτευχθούν χρησιμοποιώντας μέσα λιγότερο επαχθή, ώστε να μη θίγονται υπέρμετρα τα θεμελιώδη δικαιώματα των επιβατών (αρχή της αναγκαιότητας), όπως επίσης και σε ποιο βαθμό τα μέσα αυτά, δηλ. οι εσωτερικές και οι εξωτερικές κάμερες που προτείνονται, επιτυγχάνουν τους συγκεκριμένους σκοπούς αποτελεσματικά, δικαιολογώντας την συνεχή παρακολούθηση (αρχή της αναλογικότητας).

8. Στην υπό κρίση περίπτωση, και ειδικότερα σε ό,τι αφορά τις κάμερες στο εξωτερικό των συρμών του μετρό, είναι δεδομένη η αποτελεσματικότητα στην καλύτερη επιτήρηση των θυρών του συρμού κατά την αναχώρησή του, χωρίς την ύπαρξη εναλλακτικών ηπιότερων μέσων για την επίτευξη του ίδιου σκοπού.

9. Αναφορικά με τις κάμερες στο εσωτερικό των συρμών, παρόλο που ο αποτρεπτικός ρόλος τους είναι αδιαμφισβήτητος, η αποτελεσματικότητά τους στην καταστολή και αντιμετώπιση σε πραγματικό χρόνο τυχόν περιστατικών ασφαλείας δεν έχει επαρκώς τεκμηριωθεί, ενώ η ΣΤΑΣΥ δεν εξέτασε αν είναι εφικτή η πραγματοποίηση του επιδιωκόμενου σκοπού επεξεργασίας με τη χρήση μέσων λιγότερων επαχθών. Πιο συγκεκριμένα, τα ηπιότερα μέσα που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν συνίστανται, μεταξύ άλλων, στην επιτήρηση των εσωτερικών χώρων των συρμών από προσωπικό

ασφαλείας ή στην περαιτέρω αξιοποίηση των δυνατοτήτων των ήδη εγκατεστημένων καμερών ασφαλείας στους σταθμούς και στις αποβάθρες του μετρό.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και όλα τα στοιχεία του φακέλου, η Αρχή διαπιστώνει ότι οι κάμερες στο εξωτερικό των συρμών κρίνονται ως αναλογικό μέτρο για τον επιδιωκόμενο σκοπό επεξεργασίας, ωστόσο, για τις κάμερες στο εσωτερικό των συρμών, η ΣΤΑΣΥ δεν απέδειξε την αναγκαιότητα της εγκατάστασής τους. Συνεπώς, δεδομένης ιδίως της ύπαρξης ηπιότερων μέσων για την επίτευξη του εν λόγω σκοπού των εσωτερικών καμερών, όπως αυτά αναλύονται στην σκέψη 9 της παρούσας και η εφαρμογή των οποίων δεν έχει εξεταστεί από τον υπεύθυνο επεξεργασίας, κρίνεται, τουλάχιστον προς το παρόν, ότι δεν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις εγκατάστασης και λειτουργίας του συστήματος βιντεοεπιτήρησης στο εσωτερικό των συρμών του μετρό.

Εξυπακούεται ότι, παρόλο που δεν αναλύθηκαν στην παρούσα, ισχύουν οι λοιπές υποχρεώσεις του υπευθύνου επεξεργασίας που απορρέουν από τις σχετικές διατάξεις της υπ' αριθμ. 1/2011 Οδηγίας και του ν. 2472/1997, όπως για παράδειγμα η υποχρέωση γνωστοποίησης του συστήματος βιντεοεπιτήρησης στην Αρχή και η ικανοποίηση του δικαιώματος ενημέρωσης των υποκειμένων (εν προκειμένω των επιβατών) μέσω της ανάρτησης ενημερωτικών πινακίδων.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣμ

Η Αρχή απορρίπτει προς το παρόν την αίτηση της «Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.» κατά το μέρος που αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος βιντεοεπιτήρησης στο εσωτερικό των συρμών του μετρό της Αθήνας, ενώ κρίνει ως σύνομη την εγκατάσταση και λειτουργία καμερών στο εξωτερικό των συρμών του μετρό της Αθήνας, στις γραμμές 2 και 3, για τον σκοπό επεξεργασίας και υπό τις όρους που αναφέρονται στο σκεπτικό της παρούσας.

Ο Πρόεδροςμ

Η Γραμ ατέαςμ

Πέτρος Χριστόφοροςμ

Μελπομένη Γιαννάκημ