



Βρυξέλλες, 18 Ιουλίου 2022
(OR. en)

11468/22

AVIATION 171
DELECT 120

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	14 Ιουλίου 2022
Αποδέκτης:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	C(2022) 4882 final
Θέμα:	ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 14.7.2022 για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη διαχείριση κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών με ενδεχόμενο αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας για τους φορείς που καλύπτονται από τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 748/2012 και (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 748/2012 και (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - C(2022) 4882 final.

σνημμ.: C(2022) 4882 final

Βρυξέλλες, 14.7.2022
C(2022) 4882 final

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14.7.2022

για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη διαχείριση κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών με ενδεχόμενο αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας για τους φορείς που καλύπτονται από τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 748/2012 και (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 748/2012 και (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

Το ισχύον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια της αεροπορίας περιλαμβάνει μια σειρά απαιτήσεων που αποσκοπούν στη μείωση της πιθανότητας ατυχήματος.

Αυτός ο συνδυασμός απαιτήσεων επιτρέπει, ακόμη και σε περίπτωση σφάλματος, λάθους και/ή αστοχίας, να μη δημιουργείται επικίνδυνη κατάσταση που θα μπορούσε να οδηγήσει σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν. Κατά συνέπεια, ένα ατύχημα ή σοβαρό συμβάν θα μπορούσε να επέλθει μόνο στην απίθανη τυχαία περίπτωση στην οποία διάφορες αστοχίες θα συνέβαιναν ταυτόχρονα και, κατά τύχη, θα συνδυάζονταν μεταξύ τους.

Η ανησυχία είναι ότι ενδέχεται να μην έχει δοθεί επαρκής έμφαση στην κατάλληλη αντιμετώπιση της κατάστασης κατά την οποία υφιστάμενα ελαττώματα σε διάφορους τομείς συνδυάζονται σκοπίμως και αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης από άτομα με κακόβουλη πρόθεση, που δεν αποτελούν πλέον τυχαίο γεγονός. Ο κίνδυνος αυτός αυξάνεται συνεχώς στο περιβάλλον της πολιτικής αεροπορίας, καθώς τα υφιστάμενα συστήματα πληροφοριών διασυνδέονται όλο και περισσότερο.

Κατά συνέπεια, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις για τη διαχείριση των κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών οι οποίοι θα μπορούσαν να έχουν ενδεχόμενο αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση της παρούσας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, οι διατάξεις που θεσπίζονται αυξάνουν την ανθεκτικότητα των συστημάτων διαχείρισης και των διεργασιών και διαδικασιών αναφοράς που απαιτούνται από το παράρτημα II «Βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας» και το παράρτημα VII «Βασικές απαιτήσεις για τα αεροδρόμια» του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ⁽¹⁾ για τους φορείς σχεδιασμού και παραγωγής, καθώς και για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 128 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Το σχέδιο κατ' εξουσιοδότηση πράξης υποβλήθηκε στην ομάδα εμπειρογνομώνων για θέματα ασφάλειας των αερομεταφορών, στην οποία περιλαμβάνονται εκπρόσωποι των κρατών μελών, στις συνεδριάσεις της στις 17 Φεβρουαρίου και στις 29 Ιουνίου 2022. Η παρούσα κατ' εξουσιοδότηση πράξη βασίζεται στη γνώμη αριθ. 03/2021 του EASA, το περιεχόμενο της οποίας είχε υποβληθεί σε δημόσια διαβούλευση μέσω της ανακοίνωσης για προτεινόμενη τροποποίηση (NPA) 2019-07 «Management of information security risks» [Διαχείριση των κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών]⁽²⁾ (RMT.0720), που δημοσιεύθηκε από τον EASA στις 27 Μαΐου 2019.

1 Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1535612134845&uri=CELEX:32018R1139>).

2 <https://www.easa.europa.eu/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2019-07>

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 και το άρθρο 39 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 εξουσιοδοτούν την Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 128 του εν λόγω κανονισμού, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων όσον αφορά τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τον σχεδιασμό και την παραγωγή προϊόντων, εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού, και όσον αφορά τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εκμετάλλευση αεροδρομίων και για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης χώρων στάθμευσης.

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14.7.2022

για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη διαχείριση κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών με ενδεχόμενο αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας για τους φορείς που καλύπτονται από τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 748/2012 και (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 748/2012 και (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου³, και ιδίως το άρθρο 19 παράγραφος 1 στοιχείο ζ) και το άρθρο 39 παράγραφος 1 στοιχείο β),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα II σημείο 3.1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, οι φορείς σχεδιασμού και παραγωγής πρέπει να εφαρμόζουν και να διατηρούν σύστημα διαχείρισης για τη διαχείριση των κινδύνων ασφαλείας.
- (2) Επιπλέον, σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα VII σημεία 2.2.1 και 5.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομιών και οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης πρέπει να εφαρμόζουν και να διατηρούν σύστημα διαχείρισης για τη διαχείριση των κινδύνων ασφαλείας.
- (3) Οι κίνδυνοι ασφαλείας που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2 μπορεί να προκύψουν από διάφορες πηγές, συμπεριλαμβανομένων των ελαττωμάτων σχεδιασμού και συντήρησης, των πτυχών των ανθρώπινων επιδόσεων, των περιβαλλοντικών απειλών και των απειλών κατά της ασφαλείας των πληροφοριών. Ως εκ τούτου, τα συστήματα διαχείρισης που εφαρμόζονται από τους φορείς, όπως αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όχι μόνο τους κινδύνους ασφαλείας που απορρέουν από τυχαία γεγονότα, αλλά και τους κινδύνους ασφαλείας που απορρέουν από απειλές κατά της ασφαλείας των πληροφοριών σε περιπτώσεις κατά τις οποίες υφιστάμενα ελαττώματα μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο εκμετάλλευσης από άτομα με κακόβουλη πρόθεση. Οι εν λόγω κίνδυνοι για την ασφάλεια των πληροφοριών αυξάνονται συνεχώς στο

περιβάλλον της πολιτικής αεροπορίας, καθώς τα υφιστάμενα συστήματα πληροφοριών διασυνδέονται ολοένα και περισσότερο και αποτελούν, σε ολοένα και μεγαλύτερο βαθμό, στόχο κακόβουλων παραγόντων.

- (4) Οι κίνδυνοι που συνδέονται με τα εν λόγω συστήματα πληροφοριών δεν περιορίζονται σε πιθανές επιθέσεις στον κυβερνοχώρο, αλλά περιλαμβάνουν επίσης απειλές που ενδέχεται να επηρεάσουν διεργασίες και διαδικασίες, καθώς και τις επιδόσεις των ανθρώπων.
- (5) Σημαντικός αριθμός φορέων χρησιμοποιούν ήδη διεθνή πρότυπα, όπως το ISO 27001, προκειμένου να αντιμετωπίσουν την ασφάλεια των ψηφιακών πληροφοριών και δεδομένων. Τα πρότυπα αυτά ενδέχεται να μη καλύπτουν πλήρως όλες τις ιδιαιτερότητες της πολιτικής αεροπορίας.
- (6) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστούν απαιτήσεις για τη διαχείριση των κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών με ενδεχόμενο αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας.
- (7) Είναι σημαντικό οι απαιτήσεις αυτές να καλύπτουν τους διάφορους τομείς της αεροπορίας και τις διεπαφές τους, δεδομένου ότι η αεροπορία είναι ένα άκρως διασυνδεδεμένο σύστημα συστημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλους τους φορείς που υποχρεούνται ήδη να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης για την ασφάλεια της αεροπορίας.
- (8) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εφαρμόζονται με συνέπεια σε όλους τους τομείς της αεροπορίας, δημιουργώντας παράλληλα ελάχιστο αντίκτυπο στην ενωσιακή νομοθεσία για την ασφάλεια της αεροπορίας η οποία εφαρμόζεται ήδη στους εν λόγω τομείς.
- (9) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό δεν θα πρέπει να θίγουν τις απαιτήσεις ασφάλειας των πληροφοριών και ασφάλειας στον κυβερνοχώρο που καθορίζονται στο σημείο 1.7 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής⁴ και στο άρθρο 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵.
- (10) Ο ορισμός της ασφάλειας των πληροφοριών που χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της παρούσας νομικής πράξης δεν θα πρέπει να ερμηνεύεται ως αποκλίνων από τον ορισμό της ασφάλειας των συστημάτων δικτύου και πληροφοριών που προβλέπεται στην οδηγία 2016/1148.
- (11) Προκειμένου να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη νομικών απαιτήσεων, όταν οι φορείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό υπόκεινται ήδη σε απαιτήσεις ασφάλειας που απορρέουν από άλλες ενωσιακές πράξεις που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 9, οι οποίες, ως προς το αποτέλεσμα τους, είναι ισοδύναμες με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, η συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις ασφάλειας θα πρέπει να θεωρείται ότι συνιστά συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

⁴ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες ([ΕΕ L 299 της 14.11.2015, σ. 1](#)).

⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 2016, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο ασφάλειας συστημάτων δικτύου και πληροφοριών σε ολόκληρη την Ένωση ([ΕΕ L 194 της 19.7.2016, σ. 1](#)).

- (12) Οι φορείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό και υπόκεινται ήδη σε απαιτήσεις ασφάλειας που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/1998 θα πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι (Μέρος IS.D.OR.230 «Εξωτερικό σύστημα αναφοράς για την ασφάλεια των πληροφοριών») του παρόντος κανονισμού, δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/1998 δεν περιέχει διατάξεις σχετικά με την εξωτερική αναφορά συμβάντων ασφάλειας των πληροφοριών.
- (13) Οι κανονισμοί (ΕΕ) αριθ. 748/2012⁽⁶⁾ και (ΕΕ) αριθ. 139/2014⁽⁷⁾ θα πρέπει να τροποποιηθούν προκειμένου να δημιουργηθεί η σύνδεση μεταξύ των συστημάτων διαχείρισης που προβλέπονται στους ανωτέρω κανονισμούς και των απαιτήσεων διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
- (14) Προκειμένου να δοθεί στους φορείς επαρκής χρόνος για να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με τους νέους κανόνες και τις διαδικασίες που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να εφαρμόζεται 3 έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος.
- (15) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη αριθ. 03/2021⁽⁸⁾, την οποία εξέδωσε ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) και το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.
- (16) Σύμφωνα με το άρθρο 128 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, η Επιτροπή διεξήγαγε διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίστηκαν από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁹,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 2 για τον εντοπισμό και τη διαχείριση κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών με ενδεχόμενο αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας, οι οποίοι θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών και τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και για την ανίχνευση γεγονότων που αφορούν την ασφάλεια των πληροφοριών και τον προσδιορισμό αυτών που θεωρούνται συμβάντα ασφάλειας πληροφοριών με ενδεχόμενο αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας, καθώς και για την αντιμετώπιση των εν λόγω συμβάντων ασφάλειας πληροφοριών και την αποκατάσταση έπειτα από αυτά.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής.

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

⁸ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

⁹ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους ακόλουθους φορείς:
 - α) φορείς παραγωγής και φορείς σχεδιασμού που υπόκεινται στην ενότητα Α τμήματα Ζ και Ι του παραρτήματος Ι (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, εξαιρουμένων των φορέων σχεδιασμού και παραγωγής που ασχολούνται αποκλειστικά με τον σχεδιασμό και/ή την παραγωγή αεροσκαφών ELA2, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο ι) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012·
 - β) φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης που υπόκεινται στο παράρτημα ΙΙΙ «Μέρος Απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς (Μέρος-ADR.OR)» του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014¹⁰.
2. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τις απαιτήσεις ασφάλειας των πληροφοριών και ασφάλειας στον κυβερνοχώρο οι οποίες καθορίζονται στο σημείο 1.7 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής⁽¹¹⁾ και στο άρθρο 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹²⁾.

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

- 1) «ασφάλεια των πληροφοριών»: η διαφύλαξη της εμπιστευτικότητας, της ακεραιότητας, της γνησιότητας και της διαθεσιμότητας των συστημάτων δικτύου και πληροφοριών·
- 2) «συμβάν ασφάλειας πληροφοριών»: διαπιστωμένο περιστατικό συστήματος, υπηρεσίας ή κατάστασης δικτύου, το οποίο υποδεικνύει πιθανή παραβίαση της πολιτικής ασφάλειας των πληροφοριών ή αστοχία των ελέγχων ασφάλειας των πληροφοριών, ή κατάσταση που προηγουμένως ήταν άγνωστη και μπορεί να έχει σημασία για την ασφάλεια των πληροφοριών·
- 3) «συμβάν»: κάθε γεγονός που έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην ασφάλεια των συστημάτων δικτύου και πληροφοριών, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 σημείο 7) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148·
- 4) «κίνδυνος για την ασφάλεια των πληροφοριών»: ο κίνδυνος για τις οργανωτικές δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας, τα περιουσιακά στοιχεία, τα άτομα και άλλους φορείς λόγω ενδεχόμενου συμβάντος ασφάλειας πληροφοριών. Οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των πληροφοριών συνδέονται με το ενδεχόμενο οι απειλές να

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1).

¹¹ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες ([ΕΕ L 299 της 14.11.2015, σ. 1](#)).

¹² Οδηγία (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 2016, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο ασφάλειας συστημάτων δικτύου και πληροφοριών σε ολόκληρη την Ένωση ([ΕΕ L 194 της 19.7.2016, σ. 1](#)).

εκμεταλλευτούν τα τρωτά σημεία ενός πληροφοριακού πόρου ή μιας ομάδας πληροφοριακών πόρων·

- 5) «απειλή»: πιθανή παραβίαση της ασφάλειας των πληροφοριών που υφίσταται όταν υπάρχει κάποια οντότητα, περίσταση, ενέργεια ή γεγονός που θα μπορούσε να προκαλέσει βλάβη·
- 6) «τρωτό σημείο»: ελάττωμα ή αδυναμία σε περιουσιακό στοιχείο ή σύστημα, διαδικασίες, σχεδιασμό, εφαρμογή ή μέτρα ασφάλειας των πληροφοριών που θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο εκμετάλλευσης και οδηγεί σε παραβίαση ή παράβαση της πολιτικής ασφάλειας των πληροφοριών.

Άρθρο 4

Απαιτήσεις που απορρέουν από άλλη ενωσιακή νομοθεσία

1. Όταν ένας φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 2 συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ασφάλειας που καθορίζονται στο άρθρο 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου οι οποίες είναι ισοδύναμες με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις ασφάλειας θεωρείται ότι συνιστά συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
2. Όταν ένας φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 2 είναι φορέας εκμετάλλευσης ή φορέας που αναφέρεται στα εθνικά προγράμματα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³, οι απαιτήσεις ασφάλειας στον κυβερνοχώρο που περιλαμβάνονται στο σημείο 1.7 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 θεωρούνται ισοδύναμες με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, με εξαίρεση την IS.D.OR.230 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού η οποία πρέπει να τηρείται.
3. Η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τον EASA και την ομάδα συνεργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148, μπορεί να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση της ισοδυναμίας των απαιτήσεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και στην οδηγία (ΕΕ) 2016/1148.

Άρθρο 5

Αρμόδια αρχή

1. Η αρχή που είναι υπεύθυνη για την πιστοποίηση και την εποπτεία της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό είναι:
 - α) όσον αφορά τους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο α), η αρμόδια αρχή που ορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012·

¹³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72).

- β) όσον αφορά τους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο β), η αρμόδια αρχή που ορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα III (Μέρος-ADR.OR) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014.
2. Τα κράτη μέλη μπορούν, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, να ορίσουν ανεξάρτητη και αυτόνομη οντότητα για την εκπλήρωση του ρόλου και των αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στις αρμόδιες αρχές οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1. Στην περίπτωση αυτή, θεσπίζονται μέτρα συντονισμού μεταξύ της εν λόγω οντότητας και των αρμόδιων αρχών, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, για να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εποπτεία όλων των απαιτήσεων τις οποίες πρέπει να πληροί ο φορέας.

Άρθρο 6

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012

Το παράρτημα I (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 τροποποιείται ως εξής:

- 1) ο πίνακας περιεχομένων τροποποιείται ως εξής:
- α) μετά την επικεφαλίδα 21.A.139, προστίθεται η ακόλουθη επικεφαλίδα:
«21.A.139A Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών»·
- β) μετά την επικεφαλίδα 21.A.239, προστίθεται η ακόλουθη επικεφαλίδα:
«21.A.239A Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών»·
- 2) μετά την 21.A.139 προστίθεται η ακόλουθη 21.A.139A:

«21.A.139A Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών

Επιπλέον του συστήματος διαχείρισης της παραγωγής που απαιτείται βάσει της 21.A.139, ο φορέας παραγωγής καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 202X/XXXX [Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί ο αριθμός αναφοράς του παρόντος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού], προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή διαχείριση των κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών οι οποίοι ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας.»·

- 3) μετά την 21.A.239 προστίθεται η ακόλουθη 21.A.239A:

«21.A.239A Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών

Επιπλέον του συστήματος διαχείρισης σχεδιασμού που απαιτείται βάσει της 21.A.239, ο φορέας σχεδιασμού καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 202X/XXXX [Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί ο αριθμός αναφοράς του παρόντος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού], προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή διαχείριση των κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών οι οποίοι ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας.»·

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014

Το παράρτημα ΙΙΙ (Μέρος-ADR.OR) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014¹⁴ τροποποιείται ως εξής:

1) μετά την ADR.OR.D.005 προστίθεται η ακόλουθη ADR.OR.D.005A:

«ADR.OR.D.005A Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών

Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 202X/XXXX [Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί ο αριθμός αναφοράς του παρόντος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού], προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή διαχείριση των κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών οι οποίοι ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας.»

2) η ADR.OR.D.007 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«ADR.OR.D.007 Διαχείριση αεροναυτικών δεδομένων και αεροναυτικών πληροφοριών

- α) Στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ποιότητας, το οποίο καλύπτει τις ακόλουθες δραστηριότητες:
 - 1) τις οικείες δραστηριότητες αεροναυτικών δεδομένων,
 - 2) τις οικείες δραστηριότητες παροχής αεροναυτικών πληροφοριών.
- β) Στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να διασφαλίζει την ασφάλεια των επιχειρησιακών δεδομένων που παραλαμβάνει, ή παράγει, ή κατ' άλλον τρόπο χρησιμοποιεί, ώστε να έχουν πρόσβαση στα εν λόγω επιχειρησιακά δεδομένα μόνον εξουσιοδοτημένα άτομα.
- γ) Στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας καθορίζονται τα ακόλουθα στοιχεία:
 - 1) οι διαδικασίες που αφορούν την εκτίμηση και τον μετριασμό των κινδύνων για την ασφάλεια των δεδομένων, την παρακολούθηση και τη βελτίωση της ασφάλειας, την επανεξέταση των συστημάτων ασφάλειας και τη διάδοση των διδαγμάτων,
 - 2) τα μέσα ανίχνευσης παραβιάσεων της ασφάλειας και συνέγερσης του προσωπικού με κατάλληλες προειδοποιήσεις ασφάλειας,
 - 3) τα μέσα ελέγχου των επιπτώσεων από παραβιάσεις της ασφάλειας και προσδιορισμού των μέτρων αποκατάστασης και των διαδικασιών μετριασμού για την αποτροπή της επανεμφάνισης παραβιάσεων.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διασφαλίζει την εξουσιοδότηση ασφάλειας του οικείου προσωπικού όσον αφορά την ασφάλεια των αεροναυτικών δεδομένων.

¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1).

ε) Η διαχείριση των πτυχών που σχετίζονται με την ασφάλεια των πληροφοριών πραγματοποιείται σύμφωνα με την ADR.OR.D.005A.»

3) μετά την ADR.OR.F.045 προστίθεται η ακόλουθη ADR.OR.F.045A:

«ADR.OR.F.045A Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών

Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των πληροφοριών σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 202X/XXXX [Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί ο αριθμός αναφοράς του παρόντος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού], προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή διαχείριση των κινδύνων για την ασφάλεια των πληροφοριών οι οποίοι ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας.»

Άρθρο 8

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

Αρχίζει να εφαρμόζεται **3 έτη** μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 14.7.2022

*Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN*