



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 18 lipca 2022 r.  
(OR. en)

11468/22

AVIATION 171  
DELECT 120

**PISMO PRZEWODNIE**

---

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 14 lipca 2022 r.

Do: Sekretariat Generalny Rady

---

Nr dok. Kom.: C(2022) 4882 final

---

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 14.7.2022 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do wymagań dotyczących zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze w odniesieniu do organizacji objętych zakresem stosowania rozporządzeń Komisji (UE) nr 748/2012 i nr 139/2014 oraz zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 i nr 139/2014

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2022) 4882 final.

---

Zał.: C(2022) 4882 final



Bruksela, dnia 14.7.2022 r.  
C(2022) 4882 final

**ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...**

**z dnia 14.7.2022 r.**

**ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do wymagań dotyczących zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze w odniesieniu do organizacji objętych zakresem stosowania rozporządzeń Komisji (UE) nr 748/2012 i nr 139/2014 oraz zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 i nr 139/2014**

## **UZASADNIENIE**

### **1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO**

Obowiązujące europejskie ramy regulacyjne dotyczące bezpieczeństwa lotniczego zawierają szereg wymagań służących ograniczeniu prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku.

Dzięki temu zestawowi wymagań nawet jeżeli wystąpi błąd, pomyłka lub uchybienie nie powinno dochodzić do niebezpiecznej sytuacji, która może prowadzić do wypadku lub poważnego incydentu. Tym samym do wypadku lub poważnego incydentu może dojść wyłącznie w przypadku niezwykle rzadkiego zdarzenia losowego polegającego na przypadkowym zbiegnięciu się wystąpienia kilku uchybień jednocześnie.

Istnieją obawy, że zbyt mało uwagi poświęcono odpowiedniemu uwzględnieniu sytuacji, w której wady występujące w poszczególnych obszarach są celowo kombinowane i wykorzystywane przez osoby fizyczne w złym zamiarze, co nie stanowi już zdarzenia losowego. Tego typu ryzyko stale wzrasta w środowisku lotnictwa cywilnego wraz z coraz większym powiązaniem istniejących systemów informatycznych.

Należy zatem wprowadzić wymagania dotyczące zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji i o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze.

W konkretnym przypadku niniejszego aktu delegowanego wprowadzane przepisy przyczyniają się do zwiększenia odporności systemów zarządzania oraz procesów i procedur zgłaszania zdarzeń wymaganych w załączniku II „Zasadnicze wymogi dotyczące zdatności do lotu” i załączniku VII „Zasadnicze wymogi dotyczące lotnisk” do rozporządzenia (UE) 2018/1139<sup>(1)</sup> w odniesieniu do organizacji projektujących i produkujących oraz operatorów lotniska i instytucji zapewniających służbę zarządzania płytą postojową.

### **2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU**

Zgodnie z art. 128 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. Niniejszy projekt aktu delegowanego przedstawiono grupie ekspertów ds. bezpieczeństwa lotniczego, w której skład wchodzi przedstawiciele państw członkowskich, na posiedzeniach w dniach 17 lutego i 29 czerwca 2022 r. Niniejszy akt delegowany opiera się na opinii EASA nr 03/2021, której treść stanowiła przedmiot konsultacji publicznych w drodze zawiadomienia na temat proponowanych zmian 2019-07 „Zarządzanie ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji”<sup>(2)</sup> (RMT.0720), opublikowanego 27 maja 2019 r.

### **3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO**

W art. 19 ust. 1 i art. 39 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Komisji przekazano uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128 tego rozporządzenia, ustanawiających szczegółowe zasady w odniesieniu do organizacji odpowiedzialnych za

1 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?qid=1535612134845&uri=CELEX:32018R1139>).

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

projektowanie i produkcję wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego oraz w odniesieniu do organizacji odpowiedzialnych za eksploatację lotnisk i za zapewnianie służby zarządzania płytą postojową,

# ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 14.7.2022 r.

**ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do wymagań dotyczących zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze w odniesieniu do organizacji objętych zakresem stosowania rozporządzeń Komisji (UE) nr 748/2012 i nr 139/2014 oraz zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 i nr 139/2014**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91<sup>3</sup>, w szczególności jego art. 19 ust. 1 lit. g) i art. 39 ust. 1 lit. b),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w pkt 3.1 lit. b) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 organizacje projektujące i produkujące muszą wdrożyć i utrzymywać system zarządzania w celu zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa.
- (2) Ponadto zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w pkt 2.2.1 i 5.2 załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 operatorzy lotniska i organizacje odpowiedzialne za zapewnianie służby zarządzania płytą postojową muszą wdrożyć i utrzymywać system zarządzania w celu zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa.
- (3) Ryzyko dotyczące bezpieczeństwa, o którym mowa w motywach 1 i 2, może mieć różne źródła, w tym wady projektowe, nieprawidłowe utrzymanie, aspekty wydolności ludzkiej, zagrożenia środowiskowe i zagrożenia dla bezpieczeństwa informacji. W systemach zarządzania wdrożonych przez organizacje, o których mowa w motywach 1 i 2, należy zatem uwzględnić nie tylko ryzyko dla bezpieczeństwa wynikające ze zdarzeń losowych, ale również ryzyko dla bezpieczeństwa wynikające z zagrożeń dla bezpieczeństwa informacji, jeżeli występujące wady mogą zostać wykorzystane przez osoby fizyczne w złym zamiarze. Tego typu ryzyko związane z bezpieczeństwem informacji stale wzrasta w środowisku lotnictwa cywilnego wraz z coraz większym powiązaniem istniejących systemów informatycznych, które coraz częściej stają się celem ataków dokonywanych przez osoby działające w złym zamiarze.

- (4) Ryzyko związane z tymi systemami informatycznymi nie ogranicza się do ewentualnych ataków w cyberprzestrzeni, ale obejmuje również zagrożenia, które mogą wpływać na procesy i procedury, a także wydolność ludzką.
- (5) Aby zapewnić bezpieczeństwo informacji i danych cyfrowych, wiele organizacji już teraz stosuje normy międzynarodowe, takie jak ISO 27001. Normy te mogą nie obejmować wszystkich aspektów lotnictwa cywilnego.
- (6) Należy zatem określić wymagania dotyczące zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze.
- (7) Ważne jest, aby takie wymagania obejmowały poszczególne dziedziny lotnictwa i ich wzajemne relacje, ponieważ lotnictwo stanowi wysoce powiązany system systemów. Wymagania te muszą zatem mieć zastosowanie do wszystkich organizacji, które już teraz są zobowiązane do posiadania systemu zarządzania zgodnie z obowiązującymi unijnymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa lotniczego.
- (8) Wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu należy konsekwentnie stosować we wszystkich dziedzinach lotnictwa, a jednocześnie ich stosowanie powinno mieć jak najmniejszy wpływ na unijne przepisy dotyczące bezpieczeństwa lotniczego mające już zastosowanie do tych dziedzin.
- (9) Wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu powinny pozostawać bez uszczerbku dla wymogów w zakresie bezpieczeństwa informacji i cyberbezpieczeństwa określonych w pkt 1.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998<sup>(4)</sup> i w art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148<sup>(5)</sup>.
- (10) Definicji terminu „bezpieczeństwo informacji” stosowanej do celów niniejszego aktu prawnego nie należy interpretować jako rozbieżnej z definicją terminu „bezpieczeństwo sieci i systemów informatycznych” określoną w dyrektywie 2016/1148.
- (11) Aby uniknąć powielania wymogów prawnych, jeżeli organizacje objęte zakresem niniejszego rozporządzenia podlegają już wymogom w zakresie bezpieczeństwa wynikającym z innych aktów Unii, o których mowa w motywie 9, i wywierającym taki sam skutek jak przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu, zgodność z tymi wymogami w zakresie bezpieczeństwa należy uznać za tożsamą ze zgodnością z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (12) Organizacje objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, które już podlegają wymogom w zakresie bezpieczeństwa wynikającym z rozporządzenia (UE) 2015/1998, powinny również przestrzegać wymogów określonych w załączniku I (część IS.D.OR.230 „System zewnętrznego zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem informacji”) do niniejszego rozporządzenia, ponieważ rozporządzenie (UE) 2015/1998 nie zawiera żadnych przepisów dotyczących zewnętrznego zgłaszania incydentów związanych z bezpieczeństwem informacji.

---

<sup>4</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego ([Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1](#)).

<sup>5</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych na terytorium Unii ([Dz.U. L 194 z 19.7.2016, s. 1](#)).

- (13) Rozporządzenia (UE) nr 748/2012<sup>(6)</sup> i nr 139/2014<sup>(7)</sup> należy zmienić, aby ustanowić związek między systemami zarządzania określonymi w wyżej wymienionych rozporządzeniach a wymaganiami dotyczącymi zarządzania bezpieczeństwem informacji określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (14) Aby organizacje miały wystarczająco dużo czasu na zapewnienie zgodności z nowymi przepisami i procedurami wprowadzonymi niniejszym rozporządzeniem, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie 3 lata od daty jego wejścia w życie.
- (15) Wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 03/2021<sup>(8)</sup> wydanej przez Agencję zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (16) Zgodnie z art. 128 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Komisja skonsultowała się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>9</sup>,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### *Artykuł 1*

#### **Przedmiot**

W niniejszym rozporządzeniu określono wymagania, które muszą spełnić organizacje, o których mowa w art. 2, w celu określenia ryzyka związanego z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze, co może wpływać na systemy technologii informacyjno-komunikacyjnych i dane wykorzystywane do celów lotnictwa cywilnego, oraz w celu zarządzania tym ryzykiem, a także w celu wykrywania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem informacji i identyfikacji zdarzeń, które uznaje się za incydenty związane z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze, reagowania na takie incydenty związane z bezpieczeństwem informacji i przywracania sytuacji sprzed takich incydentów związanych z bezpieczeństwem informacji.

### *Artykuł 2*

#### **Zakres stosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących organizacji:
- a) organizacje produkujące i organizacje projektujące podlegające części A podczęści G i J załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, z wyjątkiem organizacji projektujących i produkujących, które zajmują się wyłącznie

---

<sup>6</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących.

<sup>7</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

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

<sup>9</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

projektowaniem lub produkcją statków powietrznych ELA2 zdefiniowanych w art. 1 ust. 2 lit. j) rozporządzenia (UE) nr 748/2012;

- b) operatorzy lotniska i instytucje zapewniające służbę zarządzania płytą postojową podlegający przepisom załącznika III „Część »Wymagania dla organizacji« (część ADR.OR)” do rozporządzenia (UE) nr 139/2014<sup>10</sup>.
2. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla wymogów w zakresie bezpieczeństwa informacji i cyberbezpieczeństwa określonych w pkt 1.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998<sup>(11)</sup> i w art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148<sup>(12)</sup>.

### Artykuł 3

#### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „bezpieczeństwo informacji” oznacza zachowanie poufności, integralności, autentyczności i dostępności sieci i systemów informatycznych;
- 2) „zdarzenie związane z bezpieczeństwem informacji” oznacza zidentyfikowane zdarzenie w systemie, stanie usługi lub sieci wskazujące na możliwe naruszenie strategii bezpieczeństwa informacji, awarię kontroli bezpieczeństwa informacji, lub na wcześniej nieznaną sytuację, która może mieć znaczenie dla bezpieczeństwa informacji;
- 3) „incydent” oznacza każde zdarzenie, które ma niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo sieci i systemów informatycznych, jak zdefiniowano w art. 4 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/1148;
- 4) „ryzyko związane z bezpieczeństwem informacji” oznacza ryzyko dla organizacji operacji, aktywów, osób fizycznych i innych organizacji w lotnictwie cywilnym, wynikające z potencjału zdarzenia związanego z bezpieczeństwem informacji. Ryzyko związane z bezpieczeństwem informacji wiąże się z możliwością wykorzystania podatności zasobów informacyjnych lub grupy zasobów informacyjnych na zagrożenia;
- 5) „zagrożenie” oznacza potencjalne naruszenie bezpieczeństwa informacji, które zachodzi w przypadku zaistnienia podmiotu, okoliczności, działania lub zdarzenia, które mogą spowodować szkodę;
- 6) „podatność” oznacza wadę lub słabość składnika aktywów lub systemu, procedur, projektu, sposobu wdrożenia lub środków bezpieczeństwa informacji, które mogą zostać wykorzystane i prowadzić do naruszenia lub pogwałcenia strategii bezpieczeństwa informacji.

<sup>10</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1).

<sup>11</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego ([Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1](#)).

<sup>12</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych na terytorium Unii ([Dz.U. L 194 z 19.7.2016, s. 1](#)).

#### Artykuł 4

##### Wymogi wynikające z innych przepisów unijnych

1. Jeżeli organizacja, o której mowa w art. 2, przestrzega wymogów w zakresie bezpieczeństwa określonych w art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148 równoważnych wymogom określonym w niniejszym rozporządzeniu, przestrzeganie tych wymogów uznaje się za tożsame z przestrzeganiem wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu.
2. Jeżeli organizacja, o której mowa w art. 2, jest operatorem lub podmiotem, o którym mowa w krajowych programach ochrony lotnictwa cywilnego państw członkowskich określonych zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008<sup>13</sup>, wymogi w zakresie cyberbezpieczeństwa zawarte w pkt 1.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 uznaje się za równoważne wymogom określonym w niniejszym rozporządzeniu, z wyjątkiem pkt IS.D.OR.230 załącznika do niniejszego rozporządzenia, którego należy przestrzegać.
3. Komisja, po konsultacji z EASA i grupą współpracy, o której mowa w art. 11 dyrektywy (UE) 2016/1148, może wydać wytyczne dotyczące oceny równoważności wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu i w dyrektywie (UE) 2016/1148.

#### Artykuł 5

##### Właściwy organ

1. Organem odpowiedzialnym za poświadczanie i nadzorowanie zgodności z niniejszym rozporządzeniem jest:
  - a) w odniesieniu do organizacji, o których mowa w art. 2 lit. a), właściwy organ wyznaczony zgodnie z załącznikiem I (część 21) rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
  - b) w odniesieniu do organizacji, o których mowa w art. 2 lit. b), właściwy organ wyznaczony zgodnie z załącznikiem III (część ADR.OR) do rozporządzenia (UE) nr 139/2014.
2. Do celów niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie mogą na potrzeby wypełniania powierzonych im zadań i obowiązków właściwego organu, o którym mowa w ust. 1, wyznaczyć niezależny i samodzielny podmiot. W takim przypadku ustanawia się środki koordynacji między tym podmiotem a właściwym organem, o którym mowa w ust. 1, aby zapewnić skuteczny nadzór w zakresie wszystkich wymagań, które ma spełnić dana organizacja.

---

<sup>13</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

## Artykuł 6

### Zmiana rozporządzenia (UE) nr 748/2012

W załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:
  - a) po nagłówku 21.A.139 dodaje się nagłówek w brzmieniu:  
„21.A.139A System zarządzania bezpieczeństwem informacji”;
  - b) po nagłówku 21.A.239 dodaje się nagłówek w brzmieniu:  
„21.A.239A System zarządzania bezpieczeństwem informacji”;
- 2) po pkt 21.A.139 dodaje się pkt 21.A.139A w brzmieniu:  
„21.A.139A System zarządzania bezpieczeństwem informacji

Oprócz systemu zarządzania produkcją wymaganego w pkt 21.A.139 organizacja produkująca ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania bezpieczeństwem informacji zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 202X/XXXX [OP: proszę wstawić numer referencyjny niniejszego rozporządzenia delegowanego] w celu zapewnienia prawidłowego zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji, które może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.”;

- 3) po pkt 21.A.239 dodaje się pkt 21.A.239A w brzmieniu:  
„21.A.239A System zarządzania bezpieczeństwem informacji

Oprócz systemu zarządzania projektem wymaganego w pkt 21.A.239 organizacja projektująca ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania bezpieczeństwem informacji zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 202X/XXXX [OP: proszę wstawić numer referencyjny niniejszego rozporządzenia delegowanego] w celu zapewnienia prawidłowego zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji, które to ryzyko może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.”;

## Artykuł 7

### Zmiana rozporządzenia (UE) nr 139/2014

W załączniku III (część ADR.AR) do rozporządzenia (UE) nr 139/2014<sup>14</sup> wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po pkt ADR.OR.D.005 dodaje się pkt ADR.OR.D.005A w brzmieniu:  
„ADR.OR.D.005A System zarządzania bezpieczeństwem informacji

Operator lotniska ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania bezpieczeństwem informacji zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 202X/XXXX [OP: proszę wstawić numer referencyjny niniejszego rozporządzenia delegowanego] w celu zapewnienia

---

<sup>14</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 ([Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1.](#)).

prawidłowego zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji, które może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.”;

2) pkt ADR.OR.D.007 otrzymuje brzmienie:

„ADR.OR.D.007 Zarządzanie danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi

- a) W ramach swojego systemu zarządzania operator lotniska wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością obejmujący następujące działania:
  - 1) działania prowadzone przez niego w zakresie danych lotniczych;
  - 2) działania prowadzone przez niego w ramach udzielania informacji lotniczych.
- b) W ramach swojego systemu zarządzania operator lotniska wprowadza system zarządzania ochroną, aby zapewnić ochronę otrzymywanych, generowanych lub wykorzystywanych w inny sposób danych operacyjnych przez ograniczenie dostępu do tych danych, tak aby miały go wyłącznie osoby upoważnione.
- c) System zarządzania ochroną określa następujące elementy:
  - 1) procedury związane z oceną i ograniczaniem ryzyka związanego z bezpieczeństwem danych, monitorowaniem ochrony i jej poprawą, przeglądami ochrony i upowszechnianiem informacji o zdobytych doświadczeniach;
  - 2) środki służące wykrywaniu naruszeń w zakresie ochrony i powiadamianiu personelu o niebezpieczeństwie za pomocą odpowiednich ostrzeżeń;
  - 3) środki służące kontroli skutków naruszeń w zakresie ochrony oraz określeniu działań naprawczych i procedur ograniczających, aby zapobiec ponownemu wystąpieniu naruszeń.
- d) Operator lotniska zapewnia, aby członkowie jego personelu posiadali poświadczenia bezpieczeństwa osobowego w odniesieniu do ochrony danych lotniczych.
- e) Aspektami związanymi z bezpieczeństwem informacji zarządza się zgodnie z pkt ADR.OR.D.005A.”;

3) po pkt ADR.OR.F.045 dodaje się pkt ADR.OR.F.045A w brzmieniu:

„ADR.OR.F.045A System zarządzania bezpieczeństwem informacji

Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania bezpieczeństwem informacji zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 202X/XXXX [OP: proszę wstawić numer referencyjny niniejszego rozporządzenia delegowanego] w celu zapewnienia prawidłowego zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji, które może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.”;

#### Artykuł 8

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Rozporządzenie to stosuje się od dnia **3 lata od dnia jego wejścia w życie**.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14.7.2022 r.

*W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN*