

# Part-IS dla ATO



Urząd  
Lotnictwa  
Cywilnego

04.05.2026





## Zagadnienia

1. Przedmiot rozporządzenia Komisji (UE) 2023/203 (Part-IS)
2. Kryteria stosowania Part-IS – czyli kto nie podlega, a kto podlega przepisom Part-IS.
3. System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji.
4. Ocena ryzyka związanego z bezpieczeństwem informacji.
5. Zezwolenie na niewdrażanie przepisów Part-IS.
6. Złożony proces implementacji – czyli „małymi krokami do przodu” pod czujnym okiem Prezesa.
7. 22.02.2026 – i co dalej.
8. Podsumowanie.

## Cel prezentacji

Zapoznać słuchaczy z wymaganiami wynikającymi z przepisów rozporządzenia Komisji (UE) 2023/203 (Part-IS)

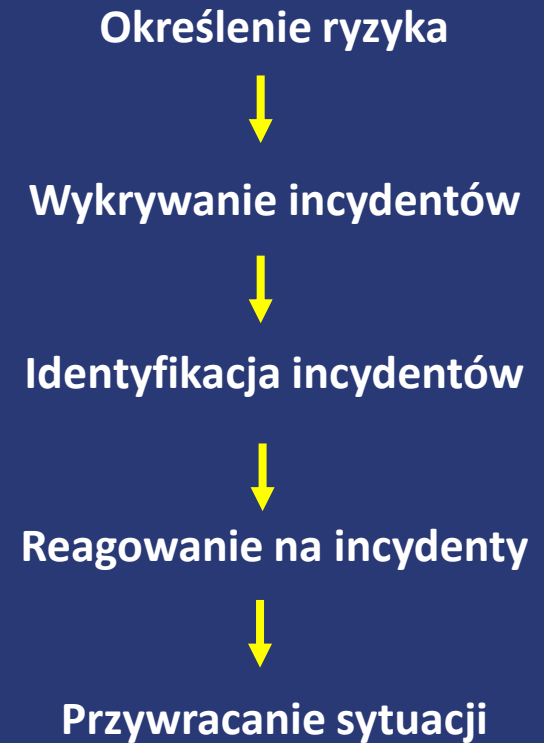


## Przedmiot rozporządzenia Komisji (UE) 2023/203 (Part-IS)


## Przedmiot rozporządzenia Komisji (UE) 2023/203 (Part-IS)

Określa wymagania dla organizacji w zakresie:

- a) 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;
- b) wykrywania i identyfikacji zdarzeń, które uznaje się za incydenty związane z bezpieczeństwem informacji;
- c) **reagowania** na takie incydenty i **przywracania** sytuacji sprzed takich incydentów.





Systemy technologii informacyjno-  
komunikacyjnych (ICT)  Dane

Information security  Aviation safety



Kryteria stosowania Part-IS – czyli kto nie podlega, a kto podlega przepisom Part-IS.



## Kryteria stosowania Part-IS – czyli kto nie podlega, a kto podlega przepisom Part-IS

Art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2023/203 – zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących organizacji:  
...
  - d) zatwierdzonych organizacji szkolenia (ATO) podlegających załącznikowi VII (część ORA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, z wyjątkiem organizacji, które zajmują się wyłącznie szkoleniem związanym ze statkami powietrznymi ELA2 zdefiniowanymi w art. 1 ust. 2 lit. j) rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub wyłącznie szkoleniem teoretycznym;
  - e) centrów medycyny lotniczej dla załóg podlegających załącznikowi VII (część ORA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
  - f) operatorów szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) podlegających załącznikowi VII (część ORA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, z wyjątkiem operatorów, którzy zajmują się wyłącznie eksploatacją FSTD do statków powietrznych ELA2 zdefiniowanych w art. 1 ust. 2 lit. j) rozporządzenia (UE) nr 748/2012;



## Kryteria stosowania Part-IS – czyli kto nie podlega, a kto podlega przepisom Part-IS

„Statek powietrzny ELA2” oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:

- (i) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg, który nie jest sklasyfikowany jako złożony statek powietrzny z napędem silnikowym;
- (ii) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg;
- (iii) balon;
- (iv) sterowiec na ogrzane powietrze;
- (v) sterowiec gazowy posiadający wszystkie z wymienionych poniżej cech:
  - 3 % maksymalnego ciężaru statycznego,
  - ciąg niewektorowany (poza ciągiem odwróconym),
  - konwencjonalna i prosta budowa: konstrukcji, systemu sterowania oraz układu balonetu,
  - układ sterowania bez wspomagania;
- (vi) bardzo lekki wiropląt.



## Kryteria stosowania Part-IS – czyli kto nie podlega, a kto podlega przepisom Part-IS

A co ze śmigłowcami?

Art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2023/203 – zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących organizacji:

...

c) przewoźników lotniczych podlegających przepisom załącznika III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, z **wyjątkiem** przewoźników zaangażowanych wyłącznie w eksploatację któregokolwiek z poniższych urzędzeń:

...

(iii) jednosilnikowych śmigłowców o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich wynoszącej nie więcej niż pięć, które nie są sklasyfikowane jako złożone statki powietrzne z napędem silnikowym, podczas startu i lądowania na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej oraz wykonywania lotu VFR w dzień.



## Kryteria stosowania Part-IS – czyli kto nie podlega, a kto podlega przepisom Part-IS

Analiza przepisów Part-IS nasuwa pytanie w zakresie ich stosowalności.

Dlaczego sam fakt użytkowania tego samego śmigłowca przez przewoźnika lotniczego jest podstawą do nieobjęcia go zakresem rozporządzenia, a przez ATO (często jedynym) powodem do włączenia w poczt organizacji zobligowanych do stosowania nowych przepisów?

Kolejną grupę pytań stanowią pytania w sprawie stosowania Part-IS do FNPT II/MCC. W tym zakresie stanowisko EASA przedstawia się następująco:

**Scenariusz 1:** W przypadku gdy operator ATO/FSTD używa FNPT II wyłącznie w kontekście szkoleń obejmujących statki powietrzne ELA1/2 (typowe przykłady: szkolenia do licencji PPL, CPL lub uprawnień do lotów według wskazań przyrzędów), **organizacja jest uznawana za nieobjętą zakresem Part-IS**, ponieważ działalność szkoleniowa/operacja FSTD jest związana wyłącznie ze szkoleniem/operacją statków powietrznych ELA2.



## Kryteria stosowania Part-IS – czyli kto nie podlega, a kto podlega przepisom Part-IS

**Scenariusz 2:** Gdy operator ATO/FSTD korzysta z urządzenia FNPT II MCC do prowadzenia szkoleń MCC poza zakresem szkolenia określonym w Scenariuszu 1, organizacja **jest uznawana za objętą zakresem Part-IS**, ponieważ działalność szkoleniowa MCC/operacje FSTD nie są związane wyłącznie ze statkami powietrznymi ELA1/2.

Dodatkowe pytania państw członkowskich.



## Kryteria stosowania Part-IS – czyli kto nie podlega, a kto podlega przepisom Part-IS

**Pytanie:** Czy Part-IS powinna być stosowana przez organizację (np. operatora FSTD), która dzierżawi/przekazuje innej organizacji (np. ATO) urządzenie FNPT II wykorzystywane do szkolenia/eksploatacji statków powietrznych ELA2?

**Odpowiedź:** W rozumieniu EASA każda organizacja jest indywidualnie odpowiedzialna za stosowanie Part-IS, niezależnie od relacji umownej między nimi. W przypadku gdy obie organizacje korzystają z tego samego urządzenia FNPT II, a szkolenie/eksploatacja jest związana wyłącznie z tym urządzeniem FNPT II (statek powietrzny ELA2), **obie organizacje mogą zostać uznane za nieobjęte zakresem Part-IS**. Jednakże, jeśli urządzenie FSTD wykorzystywane przez organizacje do szkolenia/eksploatacji przekracza kryteria ELA2, **organizacje te (każda z osobna) muszą stosować Part-IS**. Relacje umowne między organizacjami dotyczące użytkowania FSTD nie mają wpływu na określenie stosowalności Part-IS dla tych organizacji.



## Kryteria stosowania Part-IS – czyli kto nie podlega, a kto podlega przepisom Part-IS

**Pytanie:** Jeśli organizacja prowadzi działalność poza obszarem statków powietrznych ELA1/2, czy wystarczające jest wdrożenie Part-IS wyłącznie w odniesieniu do tych „poza obszarami statków powietrznych ELA1/2”?

**Odpowiedź:** W rozumieniu EASA organizacja jako całość jest albo „w”, albo „poza”. Jeśli zakres organizacji obejmuje działalność „poza statkiem powietrznym ELA1/2”, Part- IS musi zostać wdrożona dla wszystkich działań tej organizacji.

**Pytanie:** Czy Part- IS miałyby zastosowanie do ATO, która zapewnia szkolenie IR w FNPT II?

**Odpowiedź:** Proszę wziąć pod uwagę, że taki przypadek opisano w scenariuszu 1, wyjaśnionym przez EASA (patrz powyżej), a zgodnie z interpretacją EASA Part-IS nie ma zastosowania, ponieważ szkolenia IR są wykonywane na statkach powietrznych ELA2.



## Kryteria stosowania Part-IS – czyli kto nie podlega, a kto podlega przepisom Part-IS

**Pytanie:** W przypadku potencjalnej znacznej liczby odstępstw od Part-IS stosowanych przez operatorów ATO/FSTD, czy takie informacje byłyby brane pod uwagę przy ewentualnych zmianach w rozporządzeniu wykonawczym do Part-IS?

**Odpowiedź:** Na chwilę obecną nie przewiduje się zmian w rozporządzeniu wykonawczym do Part-IS. Niemniej jednak monitorowanie wdrażania Part-IS pozwoli uzyskać istotne informacje zwrotne na temat trudności, z jakimi borykają się zainteresowane strony.



# System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji



## Wprowadzamy Part-IS do stosowania:

Organizacja ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania bezpieczeństwem informacji (SZBI) zapewniający, aby dana organizacja:

- 1) ustanowiła **strategię bezpieczeństwa** informacji;
- 2) określiła **ryzyko** związane z bezpieczeństwem informacji;
- 3) określiła i wdrożyła **środki zmniejszające ryzyko** związane z bezpieczeństwem informacji;
- 4) wdrożyła **system wewnętrznego zgłaszania zdarzeń** związanych z bezpieczeństwem informacji;
- 5) zdefiniowała i wdrożyła, **środki konieczne do wykrywania** zdarzeń związanych z bezpieczeństwem informacji, **identyfikowała te zdarzenia**, które uznaje się za incydenty o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze oraz **reagowała** na te incydenty i **przywracała** sytuację sprzed takich incydentów.



- 6) wdrożyła **system zewnętrznego zgłaszania zdarzeń**;
- 7) przestrzegała wymagań w przypadku zlecenia jakiegokolwiek części czynności innym organizacjom (**interfejsy**);
- 8) przestrzegała **wymagań dotyczących personelu**;
- 9) przestrzegała wymagań dotyczących **prowadzenia rejestrów**;
- 10) monitorowała przestrzeganie przez organizację wymagań określonych w Part-IS (**system monitorowania zgodności**);
- 11) chroniła **poufność wszelkich informacji**, które organizacja mogła otrzymać od innych organizacji, zgodnie z poziomem ich wrażliwości.



Kluczowy proces



Ocena ryzyka związanego z bezpieczeństwem informacji



## Ocena ryzyka związanego z bezpieczeństwem informacji

Organizacja identyfikuje wszystkie swoje elementy, które mogą być narażone na ryzyko związane z bezpieczeństwem informacji. Elementy te obejmują:

- działalność,
- obiekty,
- zasoby organizacji, a także
- służby/usługi, które ta organizacja obsługuje, zapewnia, otrzymuje lub utrzymuje;

jak również

- wyposażenie,
- systemy,
- dane i informacje, które przyczyniają się do funkcjonowania elementów wymienionych powyżej.

Organizacja powinna zidentyfikować łączące ją z innymi organizacjami **interfejsy**, które mogą powodować wzajemne narażenie na ryzyko związane z bezpieczeństwem informacji.



Proszę podać przykłady ryzyka związanego z bezpieczeństwem informacji mającego potencjalny wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.

Pamiętając, że:

Rozpatrujemy czynniki materialne i niematerialne

Ryzyko = Prawdopodobieństwo \* dotkliwość



A co, jeśli organizacja **jest zobligowana do implementacji** Part-IS, lecz przeprowadzona analiza ryzyka bezpieczeństwa informacji wykazuje, że jej działalność, obiekty i zasoby, a także usługi, które świadczy lub otrzymuje **nie stwarzają żadnego ryzyka** związanego z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze ani wobec tej organizacji, ani wobec innych organizacji?



# Zezwolenie na niewdrażanie przepisów Part-IS



Bez uszczerbku dla obowiązku przestrzegania wymagań w zakresie zgłaszania zdarzeń zawartych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 i wymagań określonych w pkt IS.I.OR.200 lit. a) ppkt 13 **właściwy organ może zezwolić organizacji na niewdrożenie wymagań**, o których mowa w lit. a)–d), oraz powiązanych wymagań określonych w pkt IS.I.OR.205 do IS.I.OR.260, **jeżeli organizacja ta wykaże w sposób spełniający oczekiwania tego organu, że jej działalność, obiekty i zasoby, a także służby, które obsługuje, zapewnia, otrzymuje i utrzymuje, nie stwarzają żadnego ryzyka związanego z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze ani wobec tej organizacji, ani wobec innych organizacji**. Takie zezwolenie musi opierać się na udokumentowanej ocenie ryzyka związanego z bezpieczeństwem informacji przeprowadzonej przez tę organizację lub przez stronę trzecią zgodnie z pkt IS.I.OR.205 oraz sprawdzonej i zatwierdzonej przez jej właściwy organ.



Do tej pory Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał  
zezwolenie dla XX organizacji ATO na niewdrażanie  
przepisów Part-IS



A co czeka organizacje, które nie mogą skorzystać z  
odstępstwa?



Organizacja integruje zapisy lub odwołuje się do zapisów w:

- podręczniku systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji, lub
- podręczniku systemu zarządzania bezpieczeństwem organizacji

oraz

we wszystkich dokumentach dotyczących kluczowych procesów, procedur, ról i obowiązków wdrożonych w celu zapewnienia zgodności z przepisami Part-IS.



Zapisy w w/w dokumentach powinny obejmować:

- zobowiązanie Kierownika Odpowiedzialnego,
- politykę bezpieczeństwa informacji,
- stanowiska, imiona i nazwiska, role, obowiązki sprawozdawcze, zakres odpowiedzialności i uprawnienia osób funkcyjnych (Part-IS),
- schemat organizacyjny przedstawiający hierarchiczną sprawozdawczość i zakres odpowiedzialności osób, o których mowa powyżej,
- ogólny opis zasobów ludzkich pod względem liczby i kategorii oraz wdrożonego systemu planowania zatrudnienia,
- opis wewnętrznego systemu powiadamiania,
- opis zewnętrznego systemu powiadamiania.



Procedury jakie należy opracować, aby zapewnić zgodność z Part-IS.

- Procedurę zarządzania ryzykiem (ocena, zmniejszanie i monitorowanie ryzyka),
- Procedurę zarządzania incydentami bezpieczeństwa informacji,
- Procedurę powiadamiania o bezpieczeństwie informacji,
- Procedurę zarządzania interfejsami organizacji,
- Procedurę zarządzania podwykonawcami w zakresie działań SZBI,
- Procedurę zarządzania zmianami w SZBI niepodlegającymi zatwierdzeniu,
- Procedurę kontroli zaufania personelu,
- Procedurę monitorowania świadomości personelu,
- Procedurę monitorowania szkoleń,
- Procedurę oceny zgodności SZBI,
- Procedurę oceny skuteczności i dojrzałości SZBI,
- Procedurę ciągłego doskonalenia,
- Procedurę zarządzania dokumentacją, ...



Złożony proces implementacji – czyli „małymi krokami do przodu” pod czujnym okiem Prezesa



## Złożony proces implementacji – czyli „małymi krokami do przodu” pod czujnym okiem

### Prezesa

Od początku 2025 r. w Departamencie Personelu Lotniczego rozpoczęto planowanie konkretnych działań mających na celu sprawne przeprowadzenie procesu implementacji Part-IS w ATO, FSTD i Centrach Medycyny Lotniczej.

Przeprowadziliśmy analizę podległych organizacji pod kątem zakresu stosowania Part-IS.

Uczestniczyliśmy w warsztatach Part-IS w Rzeszowie.

Opracowaliśmy wytyczne dotyczące zarówno implementacji, jak i występowania o odstępstwo od przepisów Part-IS.

Opracowane materiały zamieściliśmy na stronie urzędu i dodatkowo przestaliśmy bezpośrednio do organizacji.

Opracowaliśmy i przestaliśmy do ATO, FSTD *Wytyczne do opracowania wniosku o odstępstwo od przepisów Part-IS.*



Złożony proces implementacji – czyli „małymi krokami do przodu” pod czujnym okiem

Prezesa

Aktualnie procedujemy sprawy związane zarówno z implementacją, jak i odstępstwami od przepisów Part-IS.

Na dzień dzisiejszy przygotowaliśmy i przesłaliśmy do organizacji:

- 6 pism o odstąpieniu od procedowania wniosków o odstępstwo od przepisów Part-IS (poza zakresem Part-IS),
- 8 pism o zatwierdzeniu odstępstwa od Part-IS,
- 2 pisma potwierdzające implementację przepisów Part-IS na poziomie OBECNY i ODPOWIEDNI.



22.02.2026 – i co dalej?



## Konsekwencje niezłożenia dokumentów w terminie:

- tylko implementacja,
- NCR poziomu 2,
- określenie warunków funkcjonowania (opcja),
- zawieszenie uprawnień/certyfikatu.



# Podsumowanie



## Dla kogo Part-IS?

Posiadacze certyfikatów ATO/FSTD, to w przeważającej większości organizacje charakteryzujące się połączeniem:

- ograniczonej liczby pracowników, kilku warstw hierarchicznych i prostych procesów,
- wykorzystania niewielu narzędzi ICT i standardowych produktów ICT w architekturze podstawowej lub komercyjnej dostępnych od ręki, które nie odgrywają znaczącej roli w łańcuchu funkcjonalnym podmiotów lotniczych w Polsce.

Większość ATO wykorzystuje w swojej działalności statki powietrzne z kategorii ELA1/2. Niektóre z nich posiadając w swej flocie pojedyncze egzemplarze statków powietrznych wykraczających wagowo poza ELA2, śmigłowców (nieobjętych Part-IS, gdy użytkowane przez przewoźników), czy konfiguracji FSTD wykraczających poza ELA2 (MCC), zostały objęte zakresem stosowania nowych przepisów.

## Wydanie odstępstwa



## Dla kogo Part-IS?

Przepisy Part-IS zostały opracowane pod kątem **dużych organizacji** odgrywających **znaczącą rolę w łańcuchu funkcjonalnym** lotnictwa i **krytycznym znaczeniu** dla organizacji pozostających we wspólnych relacjach.

Organizacje te charakteryzują się połączeniem **dużej liczby członków personelu**, **wielu warstw hierarchicznych** i **dużej liczby powiązanych ze sobą procesów oraz wspólnych relacji**.

Wykorzystują różnorodne narzędzia ICT, wśród których znajdują się niestandardowe rozwiązania i architektury, w tym zaawansowane technologie bezpieczeństwa (Security Information and Event Management (SIEM), Data Loss Prevention (DLP), czy systemy Endpoint Detection and Response (EDR)).

## **Pełna implementacja Part-IS**

## DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Marek CISŁOWSKI

Główny Specjalista  
Departament Personelu Lotniczego  
tel. kom. +48 608003346  
e-mail: [mcislowski@ulc.gov.pl](mailto:mcislowski@ulc.gov.pl)