

Z A T W I E R D Z A M


PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
Piotr OŁOWSKI

26-03-.....2015 r.

ROCZNY RAPORT Z NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2014

sporządzony na podstawie art. 15 Rozporządzenia Komisji (UE)
nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad
bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi
powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 691/2010

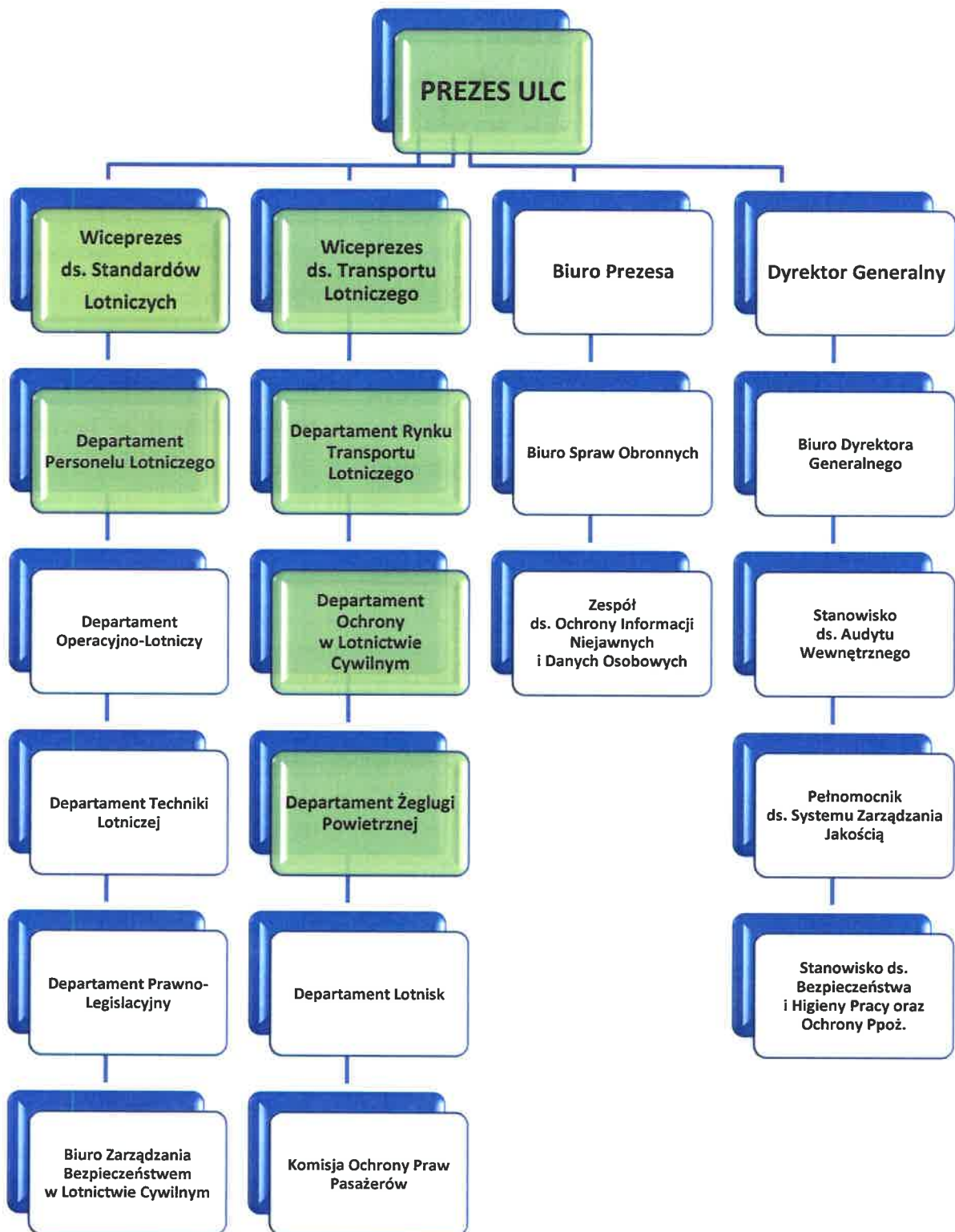
DYREKTOR DEPARTAMENTU
ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
Wiesław BĄCZEWSKI


.....
16. 03...... 2015 r.

Warszawa
2015

1. STRUKTURA ORGANIZACYJNA I PROCEDURY PAŃSTWOWEJ WŁADZY NADZORUJĄCEJ

Struktura państwowej władzy nadzorującej:



Podstawa prawna:

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768);
- Zarządzenie nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 sierpnia 2014 r., zmieniające zarządzenie w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego z późn. zm.;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym na podstawie art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2013 r. poz. 421);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz.U. z 2003 r. nr 168 poz. 1640 i z 2005 nr 197 poz. 1638);
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010.

Organizacja państwowej władzy nadzorującej: Ustawa Prawo lotnicze, art. 21, ust. 2, pkt. 3), 4) i 15).

- Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Do jego zadań i kompetencji należy, między innymi, sprawowanie funkcji państwowej władzy nadzorującej w zakresie realizacji zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Procedury działania państwowej władzy nadzorującej: Ustawa Prawo lotnicze (art. 160–162), Rozporządzenie w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (§33 i n.), Podręcznik Nadzoru Bieżącego, Podręcznik certyfikacji.

Certyfikacja jest sprawdzeniem trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego wykonywania określonej działalności lotniczej. Certyfikacji podlega między innymi szkolenie personelu lotniczego oraz zapewnianie służb żeglugi powietrznej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. z późniejszymi zmianami w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywana jest zgodnie z przepisami prawa

Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu, po upewnieniu się o zgodności ze wspólnymi wymaganiami i warunkami niezbędnymi do uzyskania certyfikatu.

Prezes Urzędu przeprowadza okresowe i – w razie potrzeby – doraźne kontrole w celu sprawdzenia, czy posiadacz certyfikatu nadal spełnia ustalone przepisami prawa wymagania potrzebne do wydania i utrzymania ważności certyfikatu. W razie stwierdzenia uchybień, Prezes Urzędu może wezwać zainteresowany podmiot do ich usunięcia w określonym terminie – pod rygorem cofnięcia certyfikatu. Po upływie tego terminu lub w razie stwierdzenia, że dany podmiot nie spełnia wymagań określonych w certyfikacie, Prezes Urzędu może cofnąć certyfikat.

Kontrole okresowe prowadzone są zgodnie z zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu „Planem nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej i funkcjami zarządzania ruchem lotniczym (ATM/ANS)”. Plan taki określa zakres merytoryczny kontroli i częstotliwość ich powtarzania w poszczególnych obszarach działalności instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, ze szczególnym uwzględnieniem tych, w których podczas wcześniejszych kontroli stwierdzono niezgodności.

2. PRZESTRZEŃ POWIETRZNA ORAZ INSTYTUCJE PODLEGAJĄCE NADZOROWI PAŃSTWOWEJ WŁADZY NADZORUJĄCEJ

Podstawa prawna:

- **Ustawa Prawo lotnicze, art. 121;**
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz.U z 2014 r., poz. 351);**
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz.U. 2010 nr 106 poz. 678 i z 2011 nr 251 poz. 1507);**
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz.U. 2003 nr 183 poz. 1794).**

Polska przestrzeń powietrzna, dostępna dla żeglugi powietrznej, jest klasyfikowana zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz umowami i przepisami międzynarodowymi. W polskiej przestrzeni powietrznej działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, a w wydzielonych częściach tej przestrzeni – cywilne lub wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego lub właściwe organy

wojskowe. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego, działające w przestrzeni kontrolowanej.

W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej, stanowiącej część przestrzeni, w której wszystkim statkom powietrznym zapewnia się służbę kontroli ruchu lotniczego (*Air Traffic Control* – ATC), zgodnie z klasyfikacją ICAO, wchodzi:

- 1) obszar kontrolowany (*Control Area* – CTA) obejmujący:**
 - a) rejony kontrolowane lotnisk lub węzłów lotnisk (*Terminal Control Area* – TMA) –** ustanawiane zwykle u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk;
 - b) stałe drogi lotnicze (*Airway* – AWY);**
 - c) warunkowe drogi lotnicze (*Conditional Route* – CDR), które są ustanowione w następujących kategoriach:**
 - kategoria pierwsza (CDR 1) – warunkowa droga lotnicza kategorii pierwszej możliwa do planowania stałego i dostępna w okresach podanych w Zbiorze Informacji Lotniczych (*Aeronautical Information Publication* – AIP Polska);
 - kategoria druga (CDR 2) – warunkowa droga lotnicza kategorii drugiej, możliwa do planowania w okresach podanych w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (*Airspace Use Plan* – AUP);
 - d) przestrzeń powietrzną rozciągającą się od poziomu FL095 do poziomu FL660, z wyjątkiem TSA, TRA oraz CBA, dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane;**
- 2) strefy kontrolowane lotnisk (*Control Zone* – CTR) oraz strefy kontrolowane lotnisk wojskowych (*Military CTR* – MCTR) –** umożliwiające manewr podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości;
- 3) strefy czasowo rezerwowane (*Temporary Reserved Area* – TRA) i rejony lotów po obu stronach granicy państwa, będące rejonami czasowo wydzielonymi lub rezerwowanymi, ustanowionymi ze względu na szczególne wymagania operacyjne (*Cross-Border Area* – CBA), dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni kontrolowanej.**

Kategorie dla poszczególnych warunkowych dróg lotniczych określa Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP). PAŻP opracowuje: AWY, CDR, CTR, MCTR, TMA w uzgodnieniu z Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (SSRL SZ RP). PAŻP przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego projekt: AWY, CDR, CTR,

MCTR, TMA w terminie 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie. Planowanie i ustalanie AWY i CDR prowadzi się w ramach skoordynowanej współpracy ogólnoeuropejskiej struktury dróg. W przypadku zawieszenia lub zakończenia zapewniania służb ATC w TMA albo w CTR lub MCTR, rejon ten albo ta strefa ulega likwidacji, a jej przestrzeń przyjmuje klasę odpowiednią do zapewnianej służby ruchu lotniczego. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego strukturę przestrzeni powietrznej kontrolowanej oraz jej zmiany publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi:

- 1) przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej, inna niż przestrzeń powietrzna kontrolowana;
- 2) strefy ruchu lotniskowego (*Aerodrome Traffic Zone – ATZ*), stanowiące przestrzeń powietrzną nad cywilnymi lotniskami niekontrolowanymi i przylegającymi terenami niezbędnymi do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej;
- 3) strefy ruchu lotniskowego lotniska wojskowego (*Military ATZ – MATZ*), stanowiące przestrzeń powietrzną nad wojskowymi lotniskami niekontrolowanymi i przylegającymi terenami niezbędnymi do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych, dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie została ona sklasyfikowana;
- 4) strefy czasowo rezerwowane (*Temporary Reserved Area – TRA*) i rejony lotów po obu stronach granicy państwa, będące rejonami czasowo wydzielonymi lub rezerwowanymi, ustanowionymi ze względu na szczególne wymogi operacyjne (*Cross-Border Area – CBA*), dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej;

Wszystkie elementy struktury przestrzeni powietrznej opracowuje PAŻP w uzgodnieniu z SSRL SZ RP i przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu strukturę przestrzeni powietrznej oraz jej zmiany publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

W raportowanym okresie, tj. 1–31.12.2014 r., nadzorowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlegały następujące instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej:

- o Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (ATS, CNS, AIS);
- o Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy (MET);

- o IBCOL Polska Sp. z o.o. (MET);
- o Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o. o. (AFIS);
- o Port Lotniczy Radom S.A. (AFIS);
- o Centrum Usług Logistycznych (AFIS).

3. UPRAWNIONE PODMIOTY WYZNACZONE DO PRZEPROWADZANIA REGULACYJNYCH AUDYTÓW Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w raportowanym okresie nie wyznaczył do przeprowadzania regulacyjnych audytów z zakresu bezpieczeństwa żadnych organizacji.

4. AKTUALNE ZASOBY PAŃSTWOWEJ WŁADZY NADZORUJĄCEJ

Nazwa NSA:	Urząd Lotnictwa Cywilnego
Zakres zadań NSA:	Ilość etatów:
Licencjonowanie personelu i certyfikacja ośrodków szkolenia	2.5
Certyfikacja i nadzór nad bezpieczeństwem w ATM/ANS	12
W sumie :	14.5
Liczba wykwalifikowanych audytorów/inspektorów w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem:	
	14.5

Po analizie zasobów kadrowych w zakresie wykwalifikowanych inspektorów bezpieczeństwa stwierdzono, że są one niewystarczające. Brak dwóch inspektorów z obszaru zarządzania ruchem lotniczym (z zakresu służb ruchu lotniczego) oraz jednego inspektora z obszaru CNS (z zakresu nawigacji oraz przetwarzania danych i łączności stałej) nastęrcza trudności w pełnej i efektywnej realizacji planu nadzoru bieżącego w tych obszarach.

5. KWESTIE BEZPIECZEŃSTWA USTALONE W PROCESACH NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM, REALIZOWANE PRZEZ PAŃSTWOWĄ WŁADZĘ NADZORUJĄCĄ, W TYM:

A. *Regulacyjne audyty w zakresie bezpieczeństwa realizowane w ramach nadzoru bieżącego (Załącznik 1: Plan nadzoru bieżącego)*

Regulacyjne audyty w zakresie bezpieczeństwa w służbach ATM/ANS realizowane są w obszarach zgodnych z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 1035/2011, które obejmują:

- strukturę organizacyjną i zarządzanie;
- zarządzanie bezpieczeństwem i jakością;
- bezpieczeństwo służb;

- jakość służb;
- zasoby ludzkie;
- potencjał i kompetencje techniczne i operacyjne;
- metody działania i procedury postępowania.

Realizacja regulacyjnych audytów w zakresie bezpieczeństwa odbywa się w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego „Plan nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej i funkcjami zarządzania ruchem lotniczym (ATM/ANS)”, realizowany w okresie od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2015 r.

W ramach procesu nadzoru bieżącego nad instytucjami zapewniającymi służby ATM/ANS inspektorzy Inspektoratu Certyfikacji i Nadzoru ATM/ANS wykonali w okresie 1.01–31.12.2014:

- w zakresie ATM 22 kontrole, w tym:
 - służb ruchu lotniczego (ATS): 20,
 - zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM): jedną,
 - zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM): jedną;
- w zakresie CNS 26 kontroli, w tym:
 - COM: 12,
 - NAV: sześć,
 - SUR i DP: osiem,
- w zakresie MET 14 kontroli;
- w zakresie AIS: sześć kontroli.

B. Zgodność instytucji zapewniających służby ATM/ANS, działających w rejonie odpowiedzialności państwowej władzy nadzorującej, ze stosownymi wymogami w zakresie przepisów bezpieczeństwa (Załącznik 2: Rejestr kontroli wykonanych przez Departament Żeglugi Powietrznej w ramach nadzoru bieżącego)

Kontrole przeprowadzone w 2014 roku przez Inspektorat Certyfikacji i Nadzoru ATM/ANS, w ramach prowadzonego nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej, wykazały:

- w zakresie ATM: sześć niezgodności oraz 18 obserwacji;
- w zakresie CNS: 15 niezgodności oraz 16 obserwacji, w tym:
 - COM: siedem niezgodności i trzy obserwacje,
 - NAV: dwie niezgodności i jedną obserwację,
 - SUR: sześć niezgodności i pięć obserwacji;

- w zakresie AIS: dziewięć niezgodności oraz trzy obserwacje;
- w zakresie MET: dziewięć niezgodności oraz 12 obserwacji.

W odniesieniu do stwierdzonych niezgodności podmioty nadzorowane przedstawiły programy działań naprawczych, które zostały zaakceptowane przez NSA. Wprowadzanie działań naprawczych zostało zakończone, a raporty niezgodności zostały zamknięte – odpowiednio:

- ATM: trzy niezgodności;
- CNS: cztery niezgodności w zakresie COM;
- AIS: sześć niezgodności;
- MET: dwie niezgodności.

Skuteczność wprowadzonych przez podmioty nadzorowane działań naprawczych jest potwierdzana w trakcie nadzoru bieżącego oraz kontroli uzupełniających (tzw. *follow-up*).

W pozostałych przypadkach wprowadzanie programów działań naprawczych jest procedowane, a ich skuteczność – monitorowana. Nie stwierdzono niezgodności, które mogłyby mieć znaczące implikacje w zakresie zarządzania bezpieczeństwem.

Zgodnie ze stanem na 31 grudnia 2014 roku, niezamkniętych było 14 niezgodności.

C. Monitoring dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa w blokach przestrzeni powietrznej za które państwowa władza nadzorująca ponosi odpowiedzialność (Załącznik 3: Rejestr zdarzeń)

Na obecnym etapie prowadzony jest monitoring specyficznych zdarzeń w ATM, które mają bezpośredni wpływ na utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

W roku 2014 zarejestrowano 28 zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego. W znacznej mierze były to zdarzenia związane z funkcjonowaniem lotniczych urządzeń naziemnych, takie jak: awaria radaru MSSR, zakłócenie sygnału ścieżki schodzenia w warunkach ograniczonej widoczności, brak wskazań ścieżki ILS, zakłócenia częstotliwości radiowej TWR 131.000 MHz, utrudniające łączność ze statkami powietrznymi, znajdującymi się w TMA/CTR i na lotnisku, zakłócenia zobrazowania radarowego APP, spowodowane próbami transpondera na lotnisku, utrata odbioru sygnału radiolatarni kierunku 29, awaria radiolatarni BYD i KRA, zablokowanie częstotliwości TWR, niestabilność ścieżki ILS, brak oświetlenia przeszkodowego na dwóch z trzech nowo budowanych masztów radiokomunikacyjnych w Dawidach etc. Dwa razy doszło również do awarii zasilania na dwóch lotniskach – czego

skutkiem był brak zasilania wszystkich urządzeń na wieży kontroli lotniska oraz w biurze odpraw załóg, łącznie z oświetleniem pasa startowego i podejścia.

Mimo faktu, że największa liczba zdarzeń była związana z nieprawidłowym funkcjonowaniem lotniczych urządzeń naziemnych, nie można jednoznacznie stwierdzić, że powodem była ich awaryjność albowiem w kilku przypadkach przyczyny były zewnętrzne i niezależne od stopnia sprawdzenia ich sprawności, jak np. złe warunki pogodowe (z uderzeniem pioruna włącznie) czy zakłócanie częstotliwości pracy LUN.

D. Kontrole potwierdzeń bezpieczeństwa w odniesieniu do nowych systemów lub zmian w systemach funkcjonalnych, mających wpływ na bezpieczeństwo, łącznie z informacjami o nowych systemach i zmianach w istniejących systemach, zaakceptowanych przez państwową władzę nadzorującą oraz o tych, które zostały zaakceptowane wewnętrznie przez instytucje zapewniające służby ATM/ANS, zgodnie z określonymi procedurami (nieznaczne zmiany).

ATM: w okresie 1.01–31.12.2014 r. decyzjami Prezesa ULC zatwierdzonych zostało 20 zmian w systemach funkcjonalnych w zakresie ATM, w tym 10 – w zakresie procedur lotu oraz dziewięć – w elementach struktury przestrzeni powietrznej. W raportowanym okresie przeprowadzono cztery kontrole potwierdzeń bezpieczeństwa, związane z nowymi systemami funkcjonalnymi lub zmianami w istniejących systemach funkcjonalnych.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej notyfikowała Urzędowi Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 9 rozporządzenia (UE) nr 1034/2011, 34 zmiany wynikające z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż trzy miesiące (Dz.U. Nr 183, poz. 1794).

CNS: w okresie 1.01–31.12.2014 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zgłosiła 27 zmian w systemach funkcjonalnych, dotyczących CNS. Po analizie charakteru i zakresu zgłoszonych zmian przeprowadzono 13 kontroli potwierdzeń bezpieczeństwa i wydano 13 decyzji Prezesa ULC o zatwierdzeniu wejścia w życie zmian, w tym w odniesieniu do poszczególnych służb:

RODZAJ SŁUŻB	COM	NAV	SUR+DP
Zgłoszono zmiany	8	14	5
Wydano decyzje (po wykonanej kontroli)	4	8	1

MET: w okresie 1.01–31.12.2014 r. zgłoszonych zostało sześć zmian w systemach funkcjonalnych. Decyzjami Prezesa ULC zatwierdzone zostały trzy zmiany w systemach funkcjonalnych w zakresie MET. Przeprowadzono trzy kontrole potwierżeń bezpieczeństwa, związane z nowymi systemami funkcjonalnymi lub zmianami w istniejących systemach. W jednym przypadku – na wniosek podmiotu – wydano decyzję o wstrzymaniu procedury wprowadzania zmiany.

AIS: w okresie 1.01–31.12.2014 r. zostały zgłoszone trzy zmiany w systemach funkcjonalnych w zakresie AIS, które zostały zatwierdzone decyzjami Prezesa ULC. Przeprowadzono dwie kontrole potwierżeń bezpieczeństwa, związane z nowymi systemami funkcjonalnymi lub zmianami w istniejących systemach. Powyższe zmiany pozwoliły na podniesienie poziomu bezpieczeństwa zapewniania służby informacji lotniczej w związku z uruchomieniem lokalizacji zapasowej Międzynarodowego Biura NOTAM, jak również wprowadzeniem do użytku specjalistycznego oprogramowania (bazy danych oraz oprogramowania do komunikacji z dawcami danych). Instalacja oprogramowania pozwoliła spełnić wymogi rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r., ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

E. Wytyczne bezpieczeństwa wydane przez państwową władzę nadzorującą

Państwowa władza nadzorująca nie wydała wytycznych bezpieczeństwa w zakresie ATM/ANS.

F. Uprawnione podmioty wyznaczone do prowadzenia regulacyjnych audytów w zakresie bezpieczeństwa, ich wykaz wraz z udokumentowanymi podstawami wydania decyzji o zleceniu im prowadzenia regulacyjnych audytów w zakresie bezpieczeństwa

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w raportowanym okresie nie wyznaczył do przeprowadzenia regulacyjnych audytów w zakresie bezpieczeństwa żadnych organizacji.