

Niniejsze ogłoszenie w witrynie TED: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:375136-2014:TEXT:PL:HTML>

**Polska-Warszawa: Sieciowy system operacyjny
2014/S 212-375136**

Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia

Dostawy

Dyrektywa 2004/18/WE

Sekcja I: Instytucja zamawiająca

I.1) Nazwa, adresy i punkty kontaktowe

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
ul. Wieżowa 8
Punkt kontaktowy: Dział Zamówień Publicznych, al. Krakowska 4/6, 02-284 Warszawa
Osoba do kontaktów: Emilia Ryszkowska
02-147 Warszawa
POLSKA
E-mail: zp@pansa.pl
Faks: +48 225746359

Adresy internetowe:

Ogólny adres instytucji zamawiającej: www.pansa.pl

I.2) Rodzaj instytucji zamawiającej

Agencja/urząd krajowy lub federalny

I.3) Główny przedmiot lub przedmioty działalności

Inny: służby żeglugi powietrznej

I.4) Udzielenie zamówienia w imieniu innych instytucji zamawiających

Instytucja zamawiająca dokonuje zakupu w imieniu innych instytucji zamawiających: nie

Sekcja II: Przedmiot zamówienia

II.1) Opis

II.1.1) Nazwa nadana zamówieniu

Rozbudowa platformy testowej P_21.

II.1.2) Rodzaj zamówienia oraz lokalizacja robót budowlanych, miejsce realizacji dostawy lub świadczenia usług

Dostawy
Kupno
Kod NUTS PL127

II.1.3) Informacje na temat umowy ramowej lub dynamicznego systemu zakupów (DSZ)

II.1.4) Krótki opis zamówienia lub zakupu

Przedmiotem zamówienia jest rozbudowa platformy testowej P_21.

II.1.5) Wspólny Słownik Zamówień (CPV)

32425000

II.1.6) Informacje na temat Porozumienia w sprawie zamówień rządowych (GPA)

Zamówienie jest objęte Porozumieniem w sprawie zamówień rządowych (GPA): tak

II.2) **Całkowita końcowa wartość zamówienia (zamówień)**

II.2.1) **Całkowita końcowa wartość zamówienia (zamówień)**

Wartość: 3 850 000 EUR

Bez VAT

Sekcja IV: Procedura

IV.1) **Rodzaj procedury**

IV.1.1) **Rodzaj procedury**

Negocjacyjna bez uprzedniego ogłoszenia

Uzasadnienie udzielenia zamówienia bez uprzedniej publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dzienniku

Urzędowym Unii Europejskiej (Dz.U.. UE):

Dyrektywa 2004/18/WE

1) Uzasadnienie wyboru procedury negocjacyjnej bez uprzedniej publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dz.U.. UE zgodnie z art. 31 dyrektywy 2004/18/WE

Roboty budowlane/towary/usługi mogą być zrealizowane lub dostarczone tylko przez określonego oferenta z przyczyn:

technicznych,

związanych z ochroną wyłącznych praw

Uzasadnienie prawne: art. 67 ust. 1 pkt. 1 lit. a) i b) ustawy Prawo zamówień publicznych – Zamawiający może udzielić zamówienia z wolnej ręki, (...) gdy dostawy, usługi lub roboty budowlane mogą być świadczone tylko przez jednego wykonawcę: z przyczyn technicznych o obiektywnym charakterze (lit. a) oraz z przyczyn związanych z ochroną praw wyłącznych, wynikających z odrębnych przepisów (lit. b). Uzasadnienie faktyczne: Zgodnie z art. 67 ust. 1 ustawy Zamawiający może udzielić zamówienia z wolnej ręki, jeżeli zachodzi co najmniej jedna z okoliczności wymienionych w niniejszym przepisie. W przedmiotowym postępowaniu zasadne jest udzielenie zamówienia w trybie z wolnej ręki w związku z okolicznością, iż usługa rozbudowy platformy testowej systemu PEGASUS_21 w zakresie opisanym w uzasadnieniu może być wykonana tylko przez jednego wykonawcę z przyczyn technicznych o obiektywnym charakterze, jak też z przyczyn związanych z ochroną praw wyłącznych, wynikających z odrębnych przepisów. Doktryna mówi, iż aby zastosować niniejszy tryb należy spełnić łącznie dwie przesłanki: - przedmiot zamówienia może być zrealizowany jedynie przez jednego wykonawcę z przyczyn związanych z ochroną praw wyłącznych oraz; - ochrona praw wyłącznych musi wynikać z przepisów ustawowych. Rozbudowa platformy testowej systemu PEGASUS_21 spełnia wyżej wymienione wymagania. Szczegółowe uzasadnienie faktyczne zastosowania trybu zamówienia z wolnej ręki podano w pkt VI.2) - 'Informacje dodatkowe' Ogłoszenia o dobrowolnej przejrzystości ex ante Dz.U. nr 2014/S 063-107248 z dnia 29/03/2014.

IV.2) **Kryteria udzielenia zamówienia**

IV.2.1) **Kryteria udzielenia zamówienia**

IV.2.2) **Informacje na temat aukcji elektronicznej**

IV.3) **Informacje administracyjne**

IV.3.1) **Numer referencyjny nadany sprawie przez instytucję zamawiającą**

AJZ-2224-2/14/2014

IV.3.2) **Poprzednie publikacje dotyczące tego samego zamówienia**

Ogłoszenie o dobrowolnej przejrzystości ex ante

Numer ogłoszenia w Dz.U.: 2014/S 63-107248 z dnia 29.3.2014

Sekcja V: Udzielenie zamówienia

- V.1) **Data decyzji o udzieleniu zamówienia:**
28.7.2014
- V.2) **Informacje o ofertach**
- V.3) **Nazwa i adres wykonawcy, na rzecz którego została wydana decyzja o udzieleniu zamówienia**
Indra Sistemas, S.A.
Avenida de Bruselas 35, Alcobendas
28108 Madryt
HISZPANIA
- V.4) **Informacje na temat wartości zamówienia**
Początkowa szacunkowa całkowita wartość zamówienia:
Wartość: 10 329 796 PLN
Bez VAT
Całkowita końcowa wartość zamówienia:
Wartość: 3 850 000 EUR
Bez VAT
- V.5) **Informacje na temat podwykonawstwa**
Przewidywane jest zlecenie podwykonawstwa w ramach zamówienia: nie

Sekcja VI: Informacje uzupełniające

- VI.1) **Informacje o funduszach Unii Europejskiej**
Zamówienie dotyczy projektu/programu finansowanego ze środków Unii Europejskiej: nie
- VI.2) **Informacje dodatkowe:**
Uzasadnienie prawne zastosowania trybu udzielenia zamówienia:
art. 67 ust. 1 pkt. 1 lit. a) i b) ustawy
Uzasadnienie faktyczne:
Zgodnie z art. 67 ust. 1 ustawy Zamawiający może udzielić zamówienia z wolnej ręki, jeżeli zachodzi co najmniej jedna z okoliczności wymienionych w niniejszym przepisie.
W przedmiotowym postępowaniu zasadne jest udzielenie zamówienia w trybie z wolnej ręki w związku z okolicznością, iż usługa rozbudowy platformy testowej systemu PEGASUS_21 w zakresie opisanym w uzasadnieniu może być wykonana tylko przez jednego wykonawcę z przyczyn technicznych o obiektywnym charakterze, jak też z przyczyn związanych z ochroną praw wyłącznych, wynikających z odrębnych przepisów.
Doktryna mówi, iż aby zastosować niniejszy tryb należy spełnić łącznie dwie przesłanki:
— przedmiot zamówienia może być zrealizowany jedynie przez jednego wykonawcę z przyczyn związanych z ochroną praw wyłącznych oraz;
— ochrona praw wyłącznych musi wynikać z przepisów ustawowych.
Rozbudowa platformy testowej systemu PEGASUS_21 spełnia wyżej wymienione wymagania.
16 września 2008 roku Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zawarła umowę nr PAŻP/08-510/AZHI z firmą Indra Sistemas S.A. na zakup i wdrożenie, nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym - PEGASUS 21 (P_21). Umowę zawarto w wyniku udzielenia zamówienia w trybie z wolnej ręki na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 1 lit. a i b ustawy. Zamówienie polegało na dokończeniu przez firmę Indra Sistemas S.A. przedsięwzięcia polegającego na opracowaniu i wdrożeniu systemu zarządzania ruchem lotniczym dla FIR Warszawa wraz z dostawą urządzeń. Niniejsze postępowanie objęte zostało kontrolą uprzednią UZP. Sprawdzeniu podlegały przesłanki zastosowania trybu z wolnej ręki dla tego zamówienia. W wyniku kontroli uprzedniej nie stwierdzono naruszeń w

zakresie prowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (pismo UZP, Departament Kontroli Doraźnej, nr UZP/DKD/TP/223769/18460/08 z dnia 12.09.2008 r.).

Dotychczas Umowa nie została w pełni wykonana; zakończenie jest zaplanowane na jesień 2014 r.

W wykonaniu niniejszej Umowy PAŻP została wyposażona przez Indrę w unikatowy, wykonany na potrzeby służb PAŻP system P_21 składający się z:

a) komponentów operacyjnych (podsystemów operacyjnych) służących do wykonywania funkcji operacyjnych (zapewnianie służb kontroli ruchu lotniczego, informacji powietrznej, zarządzania przestrzenią powietrzną) oraz

b) platformy testowej (systemu testowego) pozwalającej na prowadzenie, w ograniczonym zakresie, szkoleń praktykantów i kontrolerów ruchu lotniczego oraz testów kolejnych wersji oprogramowania.

Indra Sistemas S.A. jest autorem całości oprogramowania systemowego (pracy urządzeń komputerowych) oraz funkcjonalności ATM (aplikacje operatora/kontrolera ruchu lotniczego, informatora FIS, operatora zarządzania przestrzenią powietrzną). Kompleksowość konfiguracji systemu oraz specyfika kodowania oprogramowania na poziomie algorytmów odpowiedzialnych za poszczególne funkcje użytkowe oprogramowania ATM jest ściśle powiązana zarówno z samym systemem operacyjnym, obsługującym konkretne modele urządzeń komputerowych, jak i z wykorzystaniem parametrów właściwych urządzeniom, pozwalających na stworzenie platformy do uruchomienia stabilnego i efektywnego oprogramowania funkcjonalnego ATM, jak też wchodzącej w skład systemu platformy testowej. Każdy z producentów oprogramowania użytkowego projektuje własne indywidualne rozwiązania programowe pod konkretnie wybraną sprawdzoną i przetestowaną przez siebie platformę sprzętową, tak aby być pewnym wysokiej jakości „produktu końcowego” jakim jest system (komputer, oprogramowanie systemowe i oprogramowanie aplikacyjne). Przy takich rozwiązaniach systemowych, jak na skalę domeny ATM nie spotyka się dowolności i rozdzielności doboru sprzętu komputerowego i oprogramowania systemowego. Jest jeden zwarty „organizm”, za który z punktu widzenia użytkownika końcowego jedynie jedna firma ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo pracy systemu ATM.

Komponenty operacyjne systemu P_21 służą do przetwarzania oraz zobrazowania danych radarowych oraz planów lotu na potrzeby kontroli ruchu lotniczego w Polsce, z miejscem instalacji w Warszawie, Poznaniu, Gdańsku, Krakowie, Katowicach, Rzeszowie, Szczecinie, Wrocławiu, Łodzi oraz Bydgoszczy.

Obecnie używana przez PAŻP platforma testowa systemu P_21 jest integralną częścią systemu P_21, tak jak pozostałe komponenty systemu P_21, została wykonana na potrzeby polskich służb zarządzania ruchem lotniczym, zgodnie z wytycznymi przekazanymi przez polskich kontrolerów ruchu lotniczego.

Wymagania funkcjonalne dotyczące platformy testowej systemu P_21 ujęto w Załączniku nr 1 do Umowy PAŻP/08-510/AZHI, rozdział 2.2 pt. „Funkcjonalność platformy testowej” dotyczącej zakupu nowego systemu kontroli ruchu lotniczego PEGASUS_21. W załączniku określono, że przeprowadzenie symulacji i ćwiczenia odbywać się będą w zdefiniowanym w sesji środowisku naśladującym rzeczywiste warunki operacyjne kontroli ruchu lotniczego. Ustalono również, że konsole, monitory oraz dostępne funkcje będą identyczne z opisanymi w środowisku operacyjnym. Rozpoczęcie oraz zakończenie ćwiczenia kontrolowane będą przez instruktora mającego możliwość przerwać ćwiczenie i odtworzyć czynności praktykanta. Ćwiczenia będzie można wznowić od miejsca, w którym je przerwano. Lot statku powietrznego będzie adekwatny do scenariusza ćwiczenia. Pseudopilot będzie mógł wprowadzić, zgodnie z instrukcją praktykanta, zmiany w nawigacji oraz trajektorii statku powietrznego. Funkcje wewnętrznego i zewnętrznego wsparcia będą emulowane poprzez odpowiednie wewnętrzne sektory oraz zewnętrzne organy ATS koordynujące loty z praktykantem. W zależności od konfiguracji sektorów zdefiniowanej w sesji, koordynacja taka może odbywać się za pośrednictwem komunikacji głosowej. Dodatkowo, zgodnie z parametrami ćwiczenia generowane będą warunki pogodowe w formie rejonów opadów atmosferycznych. Przewidziano również ćwiczenia na wielu sektorach kontroli ruchu lotniczego oraz równoległe prowadzenie różnych ćwiczeń będących pod nadzorem jednego prowadzącego.

Jednakże, pomimo tak zdefiniowanych wymagań funkcjonalnych, zakupiona konfiguracja platformy testowej systemu P_21 oraz niezależnie do tego nabyta przez PAŻP ilość licencji dla stanowisk testowych stają się niezależnie od siebie niewystarczające dla zmieniających się obiektywnie potrzeb PAŻP w tym zakresie, wynikających z:

1. Konieczności zapewnienia większej pojemności polskiej przestrzeni powietrznej. Jednym ze wskaźników pozwalającym na ocenę stopnia zapewnienia wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej jest średnie opóźnienie ATFM (ATFM - zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) na trasie przypadające na lot. Komisja Europejska ustaliła, że dla UE w roku 2014 wskaźnik ten będzie wynosił 0,5 min/lot. W wykonaniu europejskiego celu PAŻP w „Planie pięcioletnim na lata 2014 – 2018” przyjęła wartość 0,48min/lot dla roku 2014 i dalsze jego obniżenie w roku 2015 do 0,26 min/lot. Osiągnięcie ww. wielkości referencyjnych jest możliwe jedynie pod warunkiem zwiększenia pojemności polskiej przestrzeni powietrznej poprzez implementację pionowego jej podziału, co jest zależne od możliwości zapewnienia odpowiedniej liczby profesjonalnie wyszkolonych, tj. przygotowanych do nowego, bardziej intensywnego modelu obsługi operacyjnej kontrolerów ruchu lotniczego.
2. Konieczności wdrożenia pionowego podziału polskiej przestrzeni powietrznej. Konieczność implementacji pionowego podziału polskiej przestrzeni wynika z potrzeb zapewnienia odpowiedniej, do wzrostu ruchu lotniczego, pojemności przestrzeni przy zachowaniu aktualnego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych. Wdrożenie pionowego podziału przestrzeni będzie zmianą operacyjną w systemie kontroli ruchu lotniczego, wymagającą od kontrolerów ruchu lotniczego nabycia nowych umiejętności w zakresie technik pracy, zasad koordynacji, zmiany w przestrzeni powietrznej, a także zmian w systemie P_21. Wprowadzenie takiej zmiany operacyjnej musi być poprzedzone odpowiednim szkoleniem, z wykorzystaniem symulatora, którego funkcjonalność jest w pełni spójna z funkcjonalnością systemu operacyjnego, co wynika z wymagań bezpieczeństwa dla wdrażania zmian w systemie funkcjonalnym ATM. Brak takiego narzędzia wyklucza możliwość wdrożenia pionowego podziału przestrzeni w związku z brakiem możliwości szkolenia kontrolerów na systemie operacyjnym (w środowisku operacyjnym) ze względów bezpieczeństwa.
3. Konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego w sytuacjach awarii podstawowego systemu zarządzania ruchem lotniczym P_21 użytkowanego operacyjnie dla celów zapewniania kontroli obszaru i zbliżania Warszawa. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego każdy system ATM wykorzystywany operacyjnie posiada zdublowane serwery, pozwalające na niezauważalne dla kontrolera ruchu lotniczego przejęcie pracy podstawowego urządzenia przez zapasowy w chwili awarii tego pierwszego. Jednak są przypadki gdy takie rozwiązanie nie jest wystarczające. Dla takich sytuacji, instytucje pełniące usługi kontroli ruchu lotniczego są zobowiązane posiadać procedury awaryjne (procedury „contingency”), zapewniające bezpieczeństwo operacjom lotniczym wykonywanym w czasie awarii systemu ATM. Podstawowym warunkiem skuteczności tych procedur jest wykorzystanie, utrzymywanych w gotowości operacyjnej, systemów zapasowych (systemy „contingency”), które są „kopia” systemów podstawowych. Systemy te zazwyczaj posiadają dużo mniejszą liczbę stanowisk pracy kontrolera ruchu lotniczego; ilość ta wynika z procedur awaryjnych. W przypadku krytycznej awarii dotyczącej oprogramowania lub komunikacji sieciowej poszczególne regionalne ośrodki zbliżania (Gdańsk, Kraków, Poznań) wykorzystują - zgodnie z procedurą contingency - systemy lokalne (tj. systemy, z których korzystano przed wprowadzeniem centralnego systemu P_21). ACC i APP Warszawa nie są wyposażone w niezależny system zapasowy.
4. Wykonania zaleceń EUROCONTROL i organów nadzorujących działalność PAŻP w zakresie szkolenia na symulatorze typu „site-specific”. Szkolenie na symulatorze „site-specific” jest zalecane przez EUROCONTROL w „Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training” oraz w opiniach Urzędu Lotnictwa Cywilnego (pismo stanowi załącznik do protokołu), nadzorującego prawidłowość procesów wdrażania zmian w systemie funkcjonalnym zarządzania ruchem lotniczym (ATM), kierowanych do Kierownictwa

PAŻP. Wiedza i umiejętności nabyte na symulatorze „site –specific” odzwierciedlającym technologię pracy kontrolera ruchu lotniczego zostały uznane przez organy nadzorujące i kierownictwo PAŻP za najszybszą i najbezpieczniejszą formę adaptacji przyszłego kontrolera ruchu lotniczego do warunków środowiska pracy; pozwalając jednocześnie na bardziej dynamiczny i efektywny proces szkolenia OJT oraz na zapewnienie płynnego i racjonalnego procesu dostępności personelu do zmieniających się warunków ruchu powietrznego. Urząd Lotnictwa Cywilnego podkreślił, że „możliwość użycia symulatora odzwierciedlającego w stosunku 1:1 obecnie użytkowany przez PAŻP system operacyjny P_21 w programie szkoleń kontrolerów ruchu lotniczego, w sposób znaczący podniesie poziom bezpieczeństwa oraz jakości zapewniania służb ruchu lotniczego w FIR Warszawa, poprzez możliwość gruntownego zapoznania personelu operacyjnego z systemem operacyjnym P_21 w zakresie dostępnych funkcji w symulowanych warunkach oraz przetrenowania różnorodnych, nietypowych scenariuszy postępowania w sytuacjach awaryjnych” (zał. nr 1).

Analiza możliwości wykorzystania obecnej platformy testowej P_21 w kontekście wynikających w zasygnalizowanych powyżej aktualnych i determinowanych wykonywaniem zadań ustawowych przez PAŻP potrzeb wskazuje, że:

- testowania trajektorii lotu w wielosektorowej konfiguracji przestrzeni powietrznej,
- w zakresie funkcjonalności symulatora obecnej platformy testowej, nie jest możliwe szkolenie z technologii pracy, w tym kontroli z podziałem pionowym sektorów ACC oraz koordynacji prowadzonej między różnymi organami ATS.
- aktualnie wykorzystywana platforma testowa nie nadaje się do symulacji zmian w przestrzeni powietrznej;
- obecna konfiguracja platformy testowej oparta na tych samych serwerach może powodować zagrożenie wzajemnego zakłócenia pracy podczas prowadzenia testów nowego oprogramowania i szkoleń,
- obecna platforma testowa nie może być użyta jako system zapasowy w przypadku krytycznej awarii dotyczącej oprogramowania lub komunikacji sieciowej systemu podstawowego pracującego w trybie operacyjnym (dalej określane jako „do celów contingency”)

Aktualna platforma testowa systemu P_21 składa się z pojedynczego zestawu podstawowych serwerów (brak redundancji serwerów, brak RDCU TX), jednego stanowiska do zasilania stanowisk kontrolerskich w sztuczne dane (ATG, Air Traffic Generator), dwóch stanowisk pseudopilotów oraz czterech pojedynczych stanowisk kontrolerskich (tj. cztery stanowiska platformy testowej pracują jako cztery niezależne sektory, a nie – jak w systemie głównym – dwa sektory dwustanowiskowe). W zakresie prowadzenia szkoleń dla kontrolerów ruchu lotniczego niezbędne minimum do prowadzenia ćwiczeń obejmujących elementy technologii pracy, w planowanym jeszcze w 2014 r. do wprowadzenia, podziale pionowym przestrzeni powietrznej to 10 stanowisk, przy założeniu możliwości zmiany przydziału stanowisk do sektorów w zależności od charakteru danego ćwiczenia, tzn. zdefiniowania sektora jako pojedynczego stanowiska lub pary. Na 10 stanowiskach można prowadzić ćwiczenie obejmujące 5 sektorów pełnych, w układzie Planning-Executive, lub 10 obsadzonych pojedynczo, gdzie nacisk będzie położony na współpracę pomiędzy poszczególnymi sektorami.

Na jednym ze stanowisk platformy testowej systemu P_21 jest jednocześnie zainstalowana pojedyncza aplikacja pasków elektronicznych (EFS), podczas gdy wymagana przez wzrost operacji lotniskowych konfiguracja stanowisk kontroli lotniska (TWR) to trzy stanowiska.

Serwery na systemie testowym pozwalają uruchomić cztery częściowo niezależne sesje testowe. Przy użyciu jednego zestawu serwerów można na części stanowisk uruchomić ćwiczenie, a jednocześnie obserwować rzeczywisty ruch na pozostałych stanowiskach. Ze względu na ograniczoną liczbę stanowisk ta opcja nie była dotychczas przydatna. Opcja sesji równoległych nie pozwala też uruchomić dwóch niezależnych symulacji.

Uzyskana w wyniku zamówienia rozbudowa platformy testowej systemu P_21 zlikwiduje ww. negatywne zjawiska oraz pozwoli na osiągnięcie następujących celów:

1. Zapewnienie funkcji szkoleniowych. Przygotowanie i realizację działań zapewniających profesjonalne wyszkolenie praktykantów i kontrolerów ruchu lotniczego w obliczu wprowadzenia w FIR Warszawa pionowego podziału przestrzeni powietrznej. Rezultatem rozbudowy platformy testowej systemu P_21 w tym zakresie będzie osiągnięcie przez nią funkcjonalności symulatora „site-specific” (odwzorowującego 1:1 system operacyjny), która będzie mogła być w pełni wykorzystana w procesie szkolenia niezależnie od użytkowania pozostałych funkcji platformy testowej. W wyniku wykonania zamówienia nastąpi maksymalna unifikacja stanowisk szkoleniowych z funkcjonalnością pracującego operacyjnie systemu P_21, (w zakresie Human Machine Interface - HMI, prezentacji stałych i dynamicznych elementów zobrazowania radarowego, procesowania planu lotu i trajektorii, sposobu działania Safety-Net, narzędzi Cisco, alertów i systemu łączności). Rozbudowa platformy testowej systemu P_21 pozwoli na osiągnięcie nowej jakości i większej efektywności procesu szkoleniowego w Ośrodku Szkolenia Lotniczego PAŻP zapewniającej europejskie standardy wyszkolenia służb obsługi przestrzeni powietrznej FIR Warszawa, zgodnie z zaleceniami EUROCONTROL i Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz pozwalającej na optymalną i adekwatną do zwiększającego się ruchu lotniczego dostępność kadry instruktorskiej oraz kontrolerów ruchu lotniczego. Rozbudowa platformy testowej w zakresie funkcji szkoleniowych przyniesie wymierne oszczędności. Cena jednorazowego przeszkolenia kontrolerów ruchu lotniczego z technologii pracy z pionowego podziału przestrzeni powietrznej w ofercie przesłanej do PAŻP przez niemiecką firmę DFS w listopadzie 2013 r. jest bliska 2 milionów euro.
2. Zapewnienie funkcji testowych. Poza celami szkoleniowymi rozbudowa platformy testowej systemu P_21 zapewni funkcje testowe polegające na bieżącym diagnozowaniu przyczyn, raportowanych przez kontrolerów ruchu lotniczego, usterek w oprogramowaniu, walidacji i oceny skutków zmian w bazach danych, testów połączeniowych z partnerami zagranicznymi, testowania kolejnych wersji oprogramowania oraz oceny wprowadzanych do nich zmian. Złożoność nowo wdrożonego systemu operacyjnego P_21, a także wynikające z niej ciągłe zmiany w oprogramowaniu, będące nie do przewidzenia w momencie podpisywania umowy z Indra Sistemas wykazały, że platforma testowa jest wykorzystywana w sposób permanentny do celów testowych przy wprowadzaniu kolejnych poprawek i modyfikacji. Taki stan uniemożliwia wykorzystanie platformy testowej w obecnej konfiguracji do innych celów w tym w procesie szkoleń, nawet gdyby został rozbudowany o nowe licencje, gdyż problem może rozwiązać łączne zwiększenie stanowisk i zmiana ich konfiguracji. Jednocześnie identyfikowana jest potrzeba jej ciągłego wykorzystywania do celów przyszłych testów i upgrade'ów. Obecnie instalacja korekt oprogramowania oraz nowych wersji musi odbywać się na pracującym systemie, ponieważ dla ośrodka kontroli obszaru (ACC) jest to jedyny dostępny system. Sposób instalacji i ograniczenia funkcjonalne w trakcie procedury instalacji są każdorazowo, niezależnie definiowane we współpracy z producentem w zależności od rodzaju wprowadzanych zmian. Wpływ takiej operacji na pracę kontrolerów jest bardzo duży, a skutki pomyłki przy wykonywaniu takiej procedury w zakresie ACC mogą być bardzo poważne, stąd nie ma możliwości wykonania tych czynności na innym, wykorzystywanym bezpośrednio w kontroli ruchu lotniczego komponencie systemu.
3. Zapewnienie procesu bezpiecznej aktualizacji baz danych. Podobna sytuacja występuje podczas aktualizacji baz danych operacyjnie pracującego systemu P_21 związanej z implementacją zmian w informacjach lotniczych w cyklu AIRAC (AIRAC – regulacja i kontrola rozpowszechniania informacji lotniczej). Zapewnienie ciągłości i niezawodności pracy podczas wprowadzania zmian AIRAC i aktualizacji oprogramowania systemu operacyjnego P_21 jest jednym z podstawowych celów rozbudowy platformy testowej systemu P_21. W przypadkach opisanych w pkt 2 i 3, w zależności od charakteru wprowadzanych zmian, konieczna jest czasowa degradacja systemu pracującego operacyjnie co wpływa negatywnie na pojemność przestrzeni powietrznej i bezpieczeństwo ruchu lotniczego. Rozbudowana platforma testowa posiadająca funkcje pracy w trybie operacyjnym pozwoli na zlikwidowanie tego negatywnego zjawiska.

4. Symulacje zmian w przestrzeni powietrznej oraz w technologii pracy. Symulacje zmian w przestrzeni powietrznej oraz w technologii pracy służb zarządzania ruchem lotniczym są funkcjami, które będzie można realizować po rozbudowie platformy testowej; aktualnie wykorzystywana platforma nie posiada takich możliwości. Brak takiego narzędzia zmusza PAŻP do poszukiwania możliwości poddania walidacji zmiany w przestrzeni powietrznej i technologii pracy w zewnętrznych (poza granicami Polski) ośrodkach eksperymentalnych, które posiadają potencjał techniczny umożliwiający odtworzenie funkcjonalności systemu P_21 (w Eurocontrol Experimental Centre Bretigny we Francji, Centre Research Development and Simulation na Węgrzech, w Niemczech – Deutsche Flugsicherung GmbH, Eurocontrol – Institut Air Navigation Services w Luxemburgu).

Rozbudowa platformy testowej systemu P_21 do postaci pozwalającej na prowadzenie symulacji zmian w przestrzeni powietrznej to milionowe oszczędności dla PAŻP. Przykładowo, symulacja wykonana w kwietniu 2013 r. w Eksperymentalnym Centrum Eurocontrol w Bretigny kosztowała PAŻP ponad 2,2 miliona złotych.

5. Zapewnienie „contingency” dla ACC i APP Warszawa. Rozbudowa platformy testowej systemu P_21 ma również na celu osiągnięcie możliwości jej wykorzystania do celów „contingency” w przypadku krytycznej awarii dotyczącej oprogramowania lub komunikacji sieciowej systemu P_21 pracującego operacyjnie. Jak wcześniej opisano w niniejszym piśmie ACC i APP Warszawa nie są wyposażone w niezależny system zapasowy.

6. Równoległe, niezależne sesje. W celu osiągnięcia optymalnego wykorzystywania rozbudowana platforma testowa systemu P_21 musi zapewniać pracę w równoległych niezależnych sesjach, tj. dynamicznego rozdzielania stanowisk na grupy i realizacji ćwiczeń niezależnie w kilku sesjach. Dysponując, po wykonaniu zamówienia, 20 stanowiskami pracy kontrolerów ruchu lotniczego (cwp) będzie możliwe przydzielenie określonej liczby stanowisk do określonego ćwiczenia (np. odpowiednio 2, 6, 4, 3, 5) i prowadzenie równoległych ćwiczeń w kilku sesjach np. ćwiczenia kontroli zbliżania Kraków – 2cwp, kontroli obszaru Warszawa - 6cwp, symulacje przestrzeni powietrznej TMA Warszawa (np. SID, STAR) – 4cwp, koordynację stanowisk TWR z wykorzystaniem EFS – 3cwp, symulację/sprawdzanie zmian w technologii pracy kontroli ruchu lotniczego – 5cwp. Przy czym sesja określa kontekst operacyjny opisany za pośrednictwem struktur przestrzeni powietrznej, geograficznie, konfiguracji i zależności pomiędzy organami ruchu lotniczego itp. Cecha odwzorowania systemu pracującego operacyjnie w systemie zapasowym (a taką rolę ma pełnić platforma testowa) jest nieodzowna zarówno z punktu widzenia bezpieczeństwa lotów jak i efektywności pracy kontrolera ruchu lotniczego. Stanowiska pracy systemu zapasowego nie mogą różnić się od istniejących w systemie operacyjnym; musi być zachowana ich wymiennność. Praca w trybie „contingency” na identycznych do operacyjnych stanowiskach pracy daje pewność utrzymania wcześniej wykształconych odruchów, które w warunkach stresu i wymaganej od kontrolera szybkości działania mogą mieć decydujące znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Stąd bezwzględna konieczność zapewnienia jednorodności nie tylko oprogramowania, ale i sprzętu, co powoduje konieczność rozbudowy systemu tak w warstwie programistycznej, jak też sprzętowej (niezależnie do znikomego udziału takiego sprzętu w całości wartości realizowanego w wyniku rozbudowy platformy testowej systemu P_21) w oparciu dostawy sprzętu, oprogramowania i usług integracyjnych od jednego wykonawcy. W tym przypadku Wykonawcy Indra Sistemas S.A., która jest autorem całości oprogramowania systemowego (pracy urządzeń komputerowych) oraz funkcjonalności ATM (aplikacje operatora/kontrolera ruchu lotniczego, informatora FIS, operatora zarządzania przestrzenią powietrzną). W skład tego oprogramowania wchodzi również platforma testowa systemu P_21. Kompleksowość konfiguracji systemu oraz specyfika kodowania oprogramowania na poziomie algorytmów odpowiedzialnych za poszczególne funkcje użytkowe oprogramowania ATM jest ściśle powiązana zarówno z samym systemem operacyjnym, obsługującym konkretne modele urządzeń komputerowych, jak i z wykorzystaniem parametrów właściwych urządzeń, pozwalających na stworzenie platformy do uruchomienia stabilnego i efektywnego oprogramowania funkcjonalnego ATM. Każdy z producentów oprogramowania użytkowego projektuje własne

indywidualne rozwiązania programowe pod konkretnie wybraną, sprawdzoną i przetestowaną przez siebie platformę sprzętową, tak aby być pewnym wysokiej jakości „produktu końcowego” jakim jest system (komputer, oprogramowanie systemowe i oprogramowanie aplikacyjne). Przy takich rozwiązaniach systemowych, jak na skalę domeny ATM nie spotyka się dowolności i rozdzielności doboru sprzętu komputerowego i oprogramowania systemowego. Jest jeden zwarty „organizm”, za który z punktu widzenia użytkownika końcowego jedynie jedna firma ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo pracy systemu ATM.

Wymagania funkcjonalne zawarte w Załączniku nr 1, Umowy PAŻP/08-510/AZHI, rozdział 2.2 pt. „Funkcjonalność platformy testowej” dotyczącej zakupu nowego systemu kontroli ruchu lotniczego PEGASUS_21, dały pewność, że obecne oprogramowanie platformy testowej gwarantuje pełne odwzorowanie systemu operacyjnego P_21. Co więcej, przyszłe, równoległe modernizacje systemu P_21 pracującego operacyjnie i platformy testowej realizowane przez firmę Indra Sistemas S.A. zapewniają ich zgodność w przyszłości.

Z opisanych powyżej przyczyn rozbudowę platformy testowej systemu P_21 zaplanowano powierzyć dotychczasowemu wykonawcy Sytemu P_21, poprzez:

- a) Zwiększenie ilości dostępnych licencji serwerowych i stanowiskowych platformy testowej (zakup od Indry);
- b) Odłączenie 12 stanowisk kontrolera ruchu lotniczego (CWP) od operacyjnie pracującego systemu P_21 (wskazanych przez PAŻP - dostarczonych w ramach Umowy PAŻP/08-510/AZHI);
- c) Zmianę oprogramowania CMD (Control Monitoring Display) systemu P_21 pracującego operacyjnie – usunięcie stanowisk CWP odłączonych od systemu;
- d) Przeniesienie ww. stanowisk z Sali operacyjnej Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym do pomieszczenia przeznaczonego dla rozbudowanej platformy testowej systemu P_21;
- e) Włączenie ww. stanowisk do platformy testowej;
- f) Przeniesienie licencji z systemu pracującego operacyjnie na platformę testową;
- g) Zakup dodatkowego sprzętu i usług w firmie Indra Sistemas S.A.;
- h) Integrację sprzętu i stanowisk określonych w pkt b oraz dodatkowego sprzętu i usług zakupionych w firmie Indra Sistemas S.A.

Zgodnie z kontraktem z firmą Indra Sistemas S.A., platforma testowa została osadzona na następującym sprzęcie, tj:

- a) Surveillance Data Processing /SDP/ 1,
- b) Flight Data Processing /FDP/ 1,
- c) Radar Data Conversion Unit /RDCU/ 1,
- d) Data Link Server /DLS/ 1,
- e) Data Recording Facility /DRF/ 1,
- f) stanowisko CMD 1,
- g) stanowisko Air Traffic Generator /ATG/ 1,
- h) stanowisko TECH Supervisor /TS/ 1,
- i) stanowisko Session Manager /SM/ 1,
- j) stanowisko Session Preparation /SP/ 1,
- k) stanowisko Pseudopilot /PP/ 2,
- l) stanowisko Controller: SDD 2Kx2K + FDD 20CD 4,
- m) sprzęt LAN (Racks, switches, patch panels etc.),
- n) Minirack 12U 4
- o) ergonomiczny fotel 15,
- p) meble: konsole FOCUCS 2; pulpit (H/W oraz stanowisko pracy) 4.

W celu ograniczenia kosztów i uzyskania pełnego odwzorowania stanowisk operacyjnych uznano, że do rozbudowy platformy testowej należy przeznaczyć sprzęt łącznie z licencjami dotychczas zakupiony przez PAŻP od dotychczasowego wykonawcy systemu o łącznej wartości ponad 1,2 milionów euro, obecnie wykorzystywany w pracy operacyjnej przez służby ATM w ilości sześciu dwustanowiskowych konsol (12 cwp) w pełni wyposażonych (objęty gwarancją - realizacja umowy PAŻP/08-510/AZHI), a w szczególności:
Osobowość SO SDD 2Kx2K Wskaźnik 21" Konsola

ACC GAT EC 4 4 4 Tak

ACC GAT PLC 4 4 4 Tak

APP (Approach Controller) 1 1 1 Tak

APP PLC 1 1 1 Tak

ARR 1 1 1 Tak

DEP 1 1 1 Tak

SUMA 12 12 12

Do zakupu pozostają dwie konsole dwustanowiskowe wymienione w pkt 12 poniższej tabeli oraz pozostały sprzęt i oprogramowanie umożliwiające niezależne wykorzystywanie poszczególnych funkcjonalności platformy testowej, jak określono poniżej:

Lp. Opis Ilość

1 SURVEILLANCE DATA PROCESSING /SDP/ 1

2 Flight Data Processing /FDP/ 1

3 Radar Data Conversion Unit /RDCU/ 1

4 Data Link Server /DLS/ 1

5 Data Recording Facility /DRF/ 1

6 CMD position 3

7 SNET Server 2

8 Air Traffic Generator position /ATG/ 1

9 TECH Supervisor position /TS/ 1

10 Session Manager position /SM/ 1

11 Exercise Preparation and Planning /EPP/ 2

12 Pseudo-Pilot position /PP/ 16

13 Full consol configuration CWP (2xEC 2xCC) 2

14 EFS position 3

15 LAN Equipment set (Racks, switches, patch panels cabling, etc...) 1

16 Minirack 12U 2

17 Desk (H/W and working positions) 21

W celu uzyskania należytej dokładności, obiektywizmu podejmowanych decyzji oraz aby sprostać wymaganiom zewnętrznych organów nadzorujących, PAŻP dokonała weryfikacji posiadanych możliwości sprzętowo-programistycznych, technicznych, nadzoru operacyjnego i szkoleniowych oraz przeprowadziła rozpoznanie rynku. Między innymi oceniono obecnie stosowany w szkoleniu praktycznym symulator MicroNav Limited (MNL). Ośrodek Szkolenia Lotniczego PAŻP oszacował, że symulator MNL odzwierciedla system operacyjny P_21 zaledwie w 20-30% i nawet dokonując modyfikacji oprogramowania oraz wszystkich jego modułów nie zapewni się pełnego odwzorowania systemu operacyjnego P_21. Nie będzie również mógł być wykorzystywany do pozostałych celów określonych dla platformy testowej systemu P_21, w tym pracować w trybie operacyjnym dla celów „contingency”. Symulator MNL został zakupiony w trybie konkurencyjnym w 2009 r., już po zawarciu kontraktu z firmą Indra Sistemas S.A. na system P_21, ale z kilkuletnią perspektywą szkolenia do pracy na starym systemie AMS 2000plus.

Ponadto, podczas badania rynku, stwierdzono brak możliwości rozbudowy platformy testowej systemu P_21 wyprodukowanej przez firmę Indra Sistemas S.A przez innego wykonawcę niż Indra.

PAŻP wysłała do UFA Inc., Edda Systemas, ALES Automated Aviation Systems, Tern Systems i Indra Systemas S.A. zapytanie o możliwość wykonania przedmiotu zamówienia „rozbudowa platformy testowej systemu P_21” polegającej na dostawie sprzętu (zgodnie z załączoną w zapytaniu specyfikacją), zwiększeniu ilości dostępnych licencji serwerowych i stanowiskowych platformy testowej systemu PEGASUS 21, integracji sprzętu dostarczonego przez wykonawcę oraz sprzętu i stanowisk: sześć konsol dwustanowiskowych EC/CC systemu PEGASUS_21 - w pełni wyposażonych. Zapytanie zawierało wstępne wymagania dla rozbudowy platformy: utrzymanie na nowych stanowiskach odwzorowanego 1:1 systemu operacyjnego PEGASUS_21 (z możliwością równoległego aktualizowania oprogramowania), dostęp próbek ruchu lotniczego z systemu operacyjnego PEGASUS_21, możliwość wykorzystania RDP systemu operacyjnego (realnego ruchu lotniczego) w symulatorze. Przekazano dodatkowe informacje, że platforma testowa i system operacyjny PEGASUS_21 jest produkcji firmy Indra Sistemas S.A, początek pracy operacyjnej systemu – 26.11.2013 r., planowane zakończenie kontraktu z firmą Indra Sistemas S.A - sierpień 2014 r.

Firmy ALES Automated Aviation Systems i Tern Systems nie odpowiedziały na zapytanie.

Norweska firma Edda Systemas AS (ESAS) zaproponowała w specyfikacji „eCoach ROM, PANSA, Poland” z 23.01.2014 r. nie rozbudowę platformy testowej systemu P_21, a połączenie własnej technologii zawartej w produkcie eCoach z dwoma stanowiskami platformy testowej Indry. Na zapytanie PAŻP o możliwość wykonania zamówienia rozbudowa platformy testowej P_21 o 10 CWP, 16 stanowisk P-Pilots i odwzorowania 1:1 funkcjonalności i HMI systemu operacyjnego P_21 odpowiedziała ofertą hybrydy dwustanowiskowego symulatora, która nie spełnia wymagań PAŻP.

ATCSim GmbH spółka zależna amerykańskiej firmy UFA z siedzibą w Burlington, USA stwierdziła, że nie są w stanie rozbudować platformy testowej systemu P_21, wyprodukować symulator odtwarzający 1:1 system P_21 pracujący operacyjnie wyprodukowany przez Indrę. Nie posiadają ani zobrazowania ani funkcjonalności zgodnej z wymaganiami Indry. Dodatkowo wskazują, że wykonanie oferty przedstawionej przez PAŻP wymagałoby zaangażowania również Indry (integracja z systemem operacyjnym P_21 oraz zakup sprzętu).

Powyższe potwierdza, że jedynym podmiotem mogącym wykonać planową i niezbędną dla prawidłowego wykonywania przez PAŻP jego obowiązków ustawowych rozbudowę platformy testowej systemu P_21 jest dotychczasowy wykonawca systemu P_21 z przyczyn technicznych o obiektywnym charakterze.

Jednocześnie wykonawca ten jako jedyny jest w stanie wykonać ten przedmiot zamówienia ze względu na posiadane przez niego prawa autorskie i majątkowe do wytwarzanego systemu P_21, co wynika ściśle z zapisów łączącej strony i realizowanej jeszcze Umowy, zgodnie z którą (par. 17 i 18) zobligowany jest do udzielenia stosowanych licencji na dostarczone oprogramowanie, zaś do otrzymanego w wyniku realizacji umowy produktu – systemu P_21 nie jest zobligowany do przeniesienia na PAŻP praw majątkowych, czy zależnych, jak też kodu/kodów źródłowych wykorzystywanego w systemie P_21 oprogramowania. Tym samym PAŻP nie dysponuje żadnymi prawami pozwalającymi na jakiejkolwiek zmiany w użytkowanym oprogramowaniu, szczególnie w zakresie wymaganym ujawnionymi potrzebami, czy dysponowania tym oprogramowaniem inaczej niż poprzez jego użytkowanie.

Nie może przy tym budzić wątpliwości, że wytwarzany na zindywidualizowane potrzeby PAŻP produkt w postaci systemu P_21 jest systemem informatycznym, zaś w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych jest utworem i podlega ochronie wynikającej z tej ustawy.

Generalną zasadą wyrażoną w przedmiotowej ustawie jest fakt, iż „Jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, twórcy przysługuje wyłączne prawo do korzystania z utworu i rozporządzania nim na wszystkich polach eksploatacji oraz do wynagrodzenia za korzystanie z utworu” - art. 17 ustawy.

W kontekście przedmiotowego zamówienia, które dotyczy systemu informatycznego najważniejszy jest Rozdział 7 niniejszej ustawy, który zawiera przepisy szczególne dotyczące programów komputerowych. Art. 74 ust.

1 stwierdza wprost, iż programy komputerowe podlegają ochronie jak utwory literackie, chyba że dalsze przepisy ustawy stanowią inaczej. Natomiast ust. 4 ww. art. mówi, iż autorskie prawa majątkowe do programu komputerowego, z zastrzeżeniem przepisów art. 75 ust. 2 i 3, obejmują prawo do:

1) trwałego lub czasowego zwielokrotnienia programu komputerowego w całości lub w części jakimikolwiek środkami i w jakiegokolwiek formie; w zakresie, w którym dla wprowadzania, wyświetlania, stosowania, przekazywania i przechowywania programu komputerowego niezbędne jest jego zwielokrotnienie, czynności te wymagają zgody uprawnionego;

2) tłumaczenia, przystosowywania, zmiany układu lub jakichkolwiek innych zmian w programie komputerowym, z zachowaniem praw osoby, która tych zmian dokonała;

3) rozpowszechniania, w tym użyczenia lub najmu, programu komputerowego lub jego kopii.

Za naruszenie praw majątkowych autorowi przysługują roszczenia w stosunku do osoby naruszającej niniejsze prawa w postaci m.in.: zaniechania naruszenia, usunięcia skutków naruszenia, naprawienia wyrządzonej szkody (na zasadach ogólnych albo poprzez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej). W niniejszym przypadku przepisy art. 75 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych nie mają zastosowania, z uwagi na odmienny zakres wymaganych dla realizacji rozbudowy platformy testowej systemu P_21 ingerencji w warstwę programistyczną, jak też konieczność nabycia licencji, których udzielić może jedynie jej twórca.

Mając powyższe na uwadze stwierdzić należy, iż rozbudowa platformy testowej systemu P_21 przez inny podmiot, niż obecnie posiadający prawa autorskie, byłaby naruszeniem praw autorskich w zakresie „zmiany układu lub jakichkolwiek innych zmian w programie komputerowym...”.

Powyższe potwierdza także oświadczenie wykonawcy Indra Sistemas S.A., w którym poza deklaracją wykonania rozbudowy wyjaśnia także, że:

a) System Pegasus_21 służący do przetwarzania oraz zobrazowania danych radarowych oraz planów lotu na potrzeby kontroli ruchu lotniczego w Polsce, z miejscem instalacji w Warszawie, Poznaniu, Gdańsku, Krakowie, Katowicach, Rzeszowie, Szczecinie, Wrocławiu, Łodzi oraz Bydgoszczy, stanowi pracę zbiorową w rozumieniu Ustawy o Prawach Autorskich i Prawach Pokrewnych z 4 lutego 1994 r. (z późniejszymi zmianami.). Indra Sistemas, S.A. posiada prawa autorskie do oprogramowania systemu Pegasus_21 i jest jedynym producentem systemu.

c) Na mocy Artykułu nr 11 Ustawy o Prawach Autorskich i Prawach Pokrewnych, Przedsiębiorstwu przysługują wszelkie majątkowe prawa autorskie do Systemu i Oprogramowania; nie podlegają one przeniesieniu z dniem sporządzenia niniejszego oświadczenia ani przeniesienie takie nie jest intencją Przedsiębiorstwa.

d) Indra Sistemas, S.A. posiada wyłączne prawo do implementacji Systemu, dystrybucji Systemu na terytorium Rzeczypospolitej, do świadczenia usług pomocy autorskiej, modyfikacji kodu źródłowego, aktualizacji, serwisowania oraz pomocy technicznej.

Podsumowanie:

Reasumując powyższe w ocenie PAŻP na rynku nie istnieje rozwiązanie alternatywne, które mogłoby zaspokoić potrzeby PAŻP, a rozbudowa platformy testowej systemu P_21 wyprodukowanej przez Indrę nie jest możliwa do realizacji przez innego wykonawcę niż Indra Sistemas S.A. Ze względów technicznych i ochrony praw autorskich okoliczność ta ma charakter nieprzewidywalny.

W związku z ww. przyczynami technicznymi o obiektywnym charakterze oraz związanymi z ochroną praw wyłącznych, dostawy i usługi związane z rozbudową platformy testowej systemu P_21 mogą być wykonane tylko przez jednego wykonawcę – Indra Sistemas S.A., co zostało potwierdzone przy weryfikacji rynku oraz wprost wynika z oświadczenia, które przedstawiła Indra Sistemas S.A. wskazującego na wyłączność

do implementacji i dystrybucji systemu na terytorium RP, praw wyłącznych do świadczenia usług pomocy autorskiej, modyfikacji kodu źródłowego, aktualizacji, serwisowania oraz pomocy technicznej.

VI.3) **Procedury odwoławcze**

VI.3.1) **Organ odpowiedzialny za procedury odwoławcze**

VI.3.2) **Składanie odwołań**

VI.3.3) **Źródło, gdzie można uzyskać informacje na temat składania odwołań**

VI.4) **Data wysłania niniejszego ogłoszenia:**

30.10.2014