

Niniejsze ogłoszenie w witrynie TED: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:161827-2016:TEXT:PL:HTML>

**Polska-Warszawa: Usługi przesyłu danych
2016/S 090-161827**

Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia

Usługi

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, ul. Gałczyńskiego 2a, 05-090 Raszyn
Osoba do kontaktów: Krzysztof Binkowski
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

Wykonanie usługi udostępnienia PAŻP naziemnej infrastruktury komunikacyjnej ARINC przez okres 48 miesięcy dla potrzeb świadczenia przez PAŻP usług łącza danych zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 29/2009 oraz 30/2009 w FIR Warszawa powyżej FL285.

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

Usługi
Kategoria usług: nr 27: Inne usługi
Kod NUTS PL127

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

II.1.4) Krótki opis zamówienia lub zakupu

Wykonanie usługi udostępnienia PAŻP naziemnej infrastruktury komunikacyjnej ARINC przez okres 48 miesięcy dla potrzeb świadczenia przez PAŻP usług łącza danych zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 29/2009 oraz 30/2009 w FIR Warszawa powyżej FL285.

II.1.5) **Wspólny Słownik Zamówień (CPV)**

72318000

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

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

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

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

Wartość: 1 235 972 USD

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

Pełne uzasadnienie zostało wskazane w sekcji VI pkt 2.

IV.2) **Kryteria udzielenia zamówienia**

IV.2.1) **Kryteria udzielenia zamówienia**

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

Wykorzystano aukcję elektroniczną: nie

IV.3) **Informacje administracyjne**

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

AWZ-2222-20/100/2014

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

Ogłoszenie o dobrowolnej przejrzystości ex ante

Numer ogłoszenia w Dz.U.: [2015/S 157-289666](#) z dnia 15.8.2015

Sekcja V: Udzielenie zamówienia

V.1) **Data decyzji o udzieleniu zamówienia:**

19.4.2016

V.2) **Informacje o ofertach**

V.3) **Nazwa i adres wykonawcy, na rzecz którego została wydana decyzja o udzieleniu zamówienia**

ARINC Incorporated

2551 Riva Road

Annapolis

STANY ZJEDNOCZONE

V.4) **Informacje na temat wartości zamówienia**

Początkowa szacunkowa całkowita wartość zamówienia:

Wartość: 3 840 000 PLN

Bez VAT

Całkowita końcowa wartość zamówienia:

Wartość: 1 235 972 USD

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 ustawy Pzp tj. usługa może być świadczona tylko przez jednego Wykonawcę z przyczyn technicznych o obiektywnym charakterze.

Uzasadnienie faktyczne:

Zgodnie z przepisami ustawy z 8 grudnia 2006 r. (Dz. U. Nr 249, poz. 1829) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej dalej „PAŻP” jest państwową osobą prawną, która zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego.

Wykonywanie tego typu zadań z zagwarantowaniem użytkownikom przestrzeni powietrznej odpowiedniego bezpieczeństwa nie jest możliwe bez odpowiednich narzędzi i systemów, w tym odpowiednio nowoczesnych i odpowiadających wyzwaniom wzrastającego ruchu lotniczego systemów łączności lotniczej. Systemy te umożliwiają zapewnienie komunikacji między użytkownikami przestrzeni powietrznej (pilotami statków powietrznych), a kontrolerami ruchu lotniczego pracującymi w naziemnych ośrodkach zarządzania ruchem lotniczym. Podczas tej komunikacji wymieniają się informacje niezbędne do bezpiecznego wykonania lotów, w szczególności: zezwolenia na start/lądowanie, trasa, wysokość oraz prędkość lotu.

Aktualnie w polskiej przestrzeni powietrznej komunikacja między użytkownikami przestrzeni powietrznej (pilotami), a kontrolerami ruchu lotniczego realizowana jest tylko z wykorzystaniem analogowego systemu łączności lotniczej (rysunek nr 1).

Rysunek 1. Schemat obecnej komunikacji w relacji pilot – kontroler na potrzeby ATC w polskiej przestrzeni powietrznej

Praca analogowego systemu łączności lotniczej polega na transmisji sygnałów mowy w łączu „w górę” („uplink” czyli kontroler → pilot) oraz w łączu „w dół” („downlink” czyli pilot → kontroler) na jednej częstotliwości z pasma 118 – 137 MHz, dedykowanej dla danego sektora przestrzeni powietrznej. Zarówno w łączu „w górę”, jak i w łączu „w dół” do transmisji sygnałów mowy wykorzystywana jest dwuwstęgowa modulacja amplitudy (emisja A3E). Transmisja ta, realizowana jest poprzez ośrodki radiokomunikacyjne rozmieszczone na terenie kraju w lokalizacjach pokazanych na rysunku 2. Ośrodki te w większości są własnością PAŻP lub są dzierżawione przez PAŻP od operatorów telekomunikacyjnych działających na terenie kraju (np. od operatora Emitel).

Rysunek 2. Rozmieszczenie ośrodków radiokomunikacyjnych analogowego systemu łączności lotniczej na potrzeby służb ATC

Kolorem czarnym na rysunku 2 zobrazowano pracujące operacyjnie ośrodki radiokomunikacyjne oraz ośrodki będące w trakcie budowy. Kolorem niebieskim natomiast zobrazowano planowane ośrodki, które zostaną wybudowane przez PAŻP do roku 2020r.

Wzrost natężenia ruchu lotniczego powoduje jednak wzrost liczby połączeń przypadających na daną częstotliwość, co zwiększa prawdopodobieństwo wystąpienia nieporozumień w komunikacji pilot – kontroler

na skutek zakłóceń i zniekształceń sygnałów. Jednym z rozwiązań pozwalających utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym przy wzroście liczby obsługiwanych statków powietrznych jest utworzenie dodatkowego kanału transmisyjnego, w którym komunikacja w łączu „w górę” oraz w łączu „w dół” odbywała się będzie z wykorzystaniem usług transmisji danych, tak jak pokazano na rysunku 3. Wdrożenie takiego rozwiązania zapewni więc możliwość nawiązywania i prowadzenia komunikacji w relacji pilot – kontroler z wykorzystaniem dwóch niezależnych kanałów transmisyjnych (sygnału mowy i łącza danych).

Rysunek 3. Schemat komunikacji pilot – kontroler w polskiej przestrzeni powietrznej po wdrożeniu cyfrowego systemu łączności lotniczej

Do wdrożenia przedmiotowego rozwiązania zobowiązuje Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. W art. 1 ust. 3 przedmiotowego Rozporządzenia zawarto zapis, iż stosuje się go od dnia 5 lutego 2015r. do wszystkich lotów wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 285, określonej w załączniku I część B. W załączniku I część B zawarto natomiast informację, iż przestrzeń powietrzna, o której mowa w art. 1 ust. 3 obejmuje między innymi FIR Warszawa. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009r. zobowiązuje więc PAŻP do wdrożenia usług łącza danych w FIR Warszawa powyżej FL 285 od dnia 5 lutego 2015r.

Art. 3 ust. 1 Rozporządzenia Komisji (WE) nr 29/2009 z 16 stycznia 2009 r. zawiera natomiast wymóg, by organy służb ruchu lotniczego (czyli PAŻP) zapewniały możliwość świadczenia i wykorzystywania usług łącza danych określonych w załączniku II do niniejszego Rozporządzenia. W załączniku II do niniejszego Rozporządzenia zdefiniowano natomiast następujące usługi łącza danych, które powinny zostać wdrożone:

- 1) Usługa inicjacji łączności za pomocą łącza danych (DLIC);
- 2) Usługa zarządzania łącznością ATC (ACM);
- 3) Usługa zezwolenia ATC i usługa informacyjna (ACL);
- 4) Usługa kontroli mikrofonu ATC (AMC).

Usługa inicjacji łączności za pomocą łącza danych (DLIC) umożliwia wymianę koniecznych informacji w celu ustanowienia łączności za pomocą łącza danych pomiędzy naziemnymi i pokładowymi systemami łącza danych. Wymiana informacji pomiędzy pokładowymi i naziemnymi systemami łącza danych w celu zrealizowania usługi DLIC zgodna jest z:

- a) metodami operacyjnymi, diagramami sekwencji czasu i komunikatami dla funkcji inicjacji DLIC i kontaktu DLIC, określonych w sekcji 4.1 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”;
- b) wymogami bezpieczeństwa określonymi w sekcji 4.2.2 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”;
- c) wymogami eksploatacyjnymi określonymi w sekcji 4.3.2 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”.

Usługa zarządzania łącznością ATC (ACM) stanowi automatyczną pomoc dla załóg lotniczych i kontrolerów ruchu lotniczego w przekazywaniu łączności ATC (głosowej i danych) obejmującej początkowe nawiązanie CPDLC z organem ATS, przekazanie CPDLC i głosu dotyczących lotu z jednego organu ATS do kolejnego organu ATS, lub instrukcję zmiany kanału głosowego w ramach organu ATS lub sektora oraz normalne zakończenie CPDLC z organem ATS. Wymiana informacji pomiędzy pokładowymi i naziemnymi systemami łącza danych w celu zrealizowania usługi ACM zgodna jest z:

- a) metodami operacyjnymi i diagramami sekwencji czasu określonymi w sekcjach od 5.1.1.1.1 do 5.1.1.1.7 i 5.1.1.2 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”;

b) wymogami bezpieczeństwa określonymi w sekcji 5.1.2.3 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”, z wyłączeniem wymogów dotyczących zezwolenia oddolnego;

c) wymogami eksploatacyjnymi dla fazy przelotowej określonymi w sekcji 5.1.3.2 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”. Usługa zezwolenia ATC i usługa informacyjna (ACL) umożliwia załogom lotniczym i kontrolerom przeprowadzenie wymiany operacyjnej obejmującej wnioski i raporty przekazywane przez załogi lotnicze kontrolerom ruchu lotniczego oraz zezwolenia, instrukcje i komunikaty wydawane przez kontrolerów ruchu lotniczego załogom lotniczym. Wymiana informacji pomiędzy pokładowymi i naziemnymi systemami łączy danych w celu zrealizowania usługi ACL zgodna jest z:

a) metodami operacyjnymi i diagramami sekwencji czasu określonymi w sekcjach od 5.2.1.1.1 do 5.2.1.1.4 i 5.2.1.2 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”;

b) wspólnym podzbiorem elementów komunikatów określonym w sekcji 5.2.1.1.5 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”, dostosowanym do środowiska eksploatacyjnego w fazie przelotowej;

c) wymogami bezpieczeństwa określonymi w sekcji 5.2.2.3 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”;

d) wymogami eksploatacyjnymi dla fazy przelotowej określonymi w sekcji 5.2.3.2 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”. Usługa kontroli mikrofonu ATC (AMC) umożliwia kontrolerom ruchu lotniczego równoczesne przesyłanie instrukcji do kilku statków powietrznych wyposażonych w łącze danych, aby załogi lotnicze sprawdziły, czy ich sprzęt do łączności głosowej nie blokuje danego kanału głosowego. Wymiana informacji pomiędzy pokładowymi i naziemnymi systemami łączy danych w celu zrealizowania usługi AMC zgodna jest z:

a) metodami operacyjnymi i diagramami sekwencji czasu określonymi w sekcjach 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 i 5.3.1.2 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”;

b) wymogami bezpieczeństwa określonymi w sekcji 5.3.2.3 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”;

c) wymogami eksploatacyjnymi określonymi w sekcji 5.3.3.2 dokumentu Eurocae ED-120 „Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace”.

Ogólna architektura cyfrowego systemu łączności lotniczej umożliwiającego świadczenie wyżej wymienionych usług została określona w normie ETSI EN 303 214 („Data Link Services (DLS) System; Community Specification for application under the Single European Sky Interoperability Regulation EC 552/2004 requirements for ground constituents and system testing”) i przedstawiona na rysunku 4.

Rysunek 4. Ogólna architektura cyfrowego systemu łączności lotniczej na potrzeby ATC

W architekturze systemu przedstawionej na rysunku 4 można wyróżnić trzy główne domeny: statku powietrznego (Aircraft Domain), naziemnej infrastruktury komunikacyjnej (CSP Domain) oraz organu służb ruchu lotniczego (ATSP Domain). Za wyposażenie sprzętowe statków powietrznych (Aircraft Domain) umożliwiające korzystanie z usług łączy danych odpowiadają linie lotnicze (przewoźnicy).

Naziemną infrastrukturę komunikacyjną (CSP Domain) oraz system zarządzania ruchem lotniczym umożliwiający świadczenie usług łączy danych na potrzeby ATM (Air Traffic Management) powinien zapewnić organ służb ruchu lotniczego czyli w przypadku Polski – PAŻP.

Ogólna architektura naziemnej infrastruktury komunikacyjnej (CSP Domain) przedstawiona została w dokumentach EUROCONTROL Link2000+ Network Planning Document oraz EUROCONTROL LINK 2000+,

Generic Requirements for a LINK 2000+ Air/Ground Communications Service Provider (ACSP). Przedmiotową infrastrukturę tworzą:

- a) naziemne ośrodki radiokomunikacyjne VGS (VDL Ground Station) pracujące w trybie VDLM2/ATN;
- b) serwer centralny dostawcy usług transmisji danych ziemia-powietrze.

Ośrodki radiokomunikacyjne VGS wyposażone są w:

- specjalistyczne urządzenia nadawczo-odbiorcze (radiostacje) spełniające wymagania normy ETSI EN 301 841-1 (Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); VHF air-ground Digital Link (VDL) Mode 2; Technical characteristics and methods of measurement for ground-based equipment; Part 1: Physical layer and MAC sub-layer),
- routery Air – Ground (A-G) oraz routery Ground – Ground (G-G) spełniające wymogi ICAO Doc. 9705-AN/956 „Manual of Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunications Network (ATN)” oraz EUROCAE Document ED-110B / RTCA DO-280B: „Interoperability Requirements Standard for Aeronautical Telecommunication Network Baseline 1”.

Ośrodki radiokomunikacyjne VGS zapewniają pokrycie radiowe w danym obszarze przestrzeni powietrznej. Dołączane są one do serwera centralnego dostawcy usług. Serwer ten przetwarza wszystkie wiadomości otrzymane od statków powietrznych, a następnie przesyła przetworzone wiadomości do systemu zarządzania ruchem lotniczym, który jest wykorzystywany przez daną ANSP (w przypadku PAŻP jest to system PEGASUS_21).

Wszystkie wiadomości wysyłane przez kontrolerów ruchu lotniczego z wykorzystaniem systemu zarządzania ruchem lotniczym są również przekazywane do serwera centralnego dostawcy usług, który po przetworzeniu przesyła je do stacji VGS, które nadają wiadomości do statków powietrznych. Niemożliwe jest przesyłanie wiadomości z pominięciem serwera centralnego dostawcy usług.

Inicjowanie komunikacji z wykorzystaniem usług transmisji danych realizowane jest w każdym przypadku przez pilota statku powietrznego. Nie dopuszcza się inicjowania przedmiotowej komunikacji przez kontrolera ruchu lotniczego. Pilot statku powietrznego, który wyposażony jest w urządzenia umożliwiające prowadzenie takiej komunikacji wyraża chęć oraz gotowość do korzystania z usług łącza danych poprzez aktywację funkcji „Logon” (zalogowanie się w cyfrowym systemie łączności lotniczej). Jeżeli naziemna infrastruktura komunikacyjna jest przystosowana do świadczenia przedmiotowych usług, pilot statku powietrznego otrzymuje odpowiedź zawierającą informacje o dostawcy naziemnej infrastruktury komunikacyjnej w specjalnej ramce GSIF (Ground Station Identification Frame), która zawiera prefiks adresu identyfikującego dostawcę ACSP (Aeronautical Communication Service Provider).

Przewoźnicy (linie lotnicze) wyposażają swoje statki powietrzne w urządzenia różnych producentów, jednak niezależnie od producenta, urządzenia te nawiązują komunikację zgodnie ze standardem VDLM2/ATN tylko poprzez infrastrukturę tego dostawcy usług, z którym współpracuje przewoźnik. Część przewoźników współpracuje z ARINC i wyposaża swoje statki powietrzne w urządzenia współpracujące z ARINC, które nawiązują komunikację tylko poprzez infrastrukturę dostawcy ARINC.

Na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 1 lit a PZP PAŻP może więc udzielić zamówienia z wolnej ręki, jeżeli usługi będące przedmiotem zamówienia mogą być świadczone tylko przez jednego wykonawcę z przyczyn technicznych o obiektywnym charakterze.

Na terenie europejskim usługi transmisji danych ziemia – powietrze na potrzeby zarządzania ruchem lotniczym są świadczone przez dwóch dostawców (ARINC i SITA), jednak nie na zasadzie konkurencyjności tylko równoważności. Urządzenia będące na pokładach statków powietrznych współpracujące z dostawcą usług ARINC nawiązują łączność tylko poprzez infrastrukturę naziemną tego dostawcy. Infrastruktura taka rozpoznawana jest na podstawie prefiksu adresu identyfikującego dostawcę naziemnej infrastruktury

komunikacyjnej. Adresy te (wraz z prefiksami) są administrowane przez IATA (International Air Transport Association) w imieniu ICAO (International Civil Aviation Organization).

PAŻP Rozporządzeniem (WE) nr 29/2009 jest zobowiązana do świadczenia usług łącza danych wszystkim statkom powietrznym znajdującym się w polskiej przestrzeni powietrznej powyżej FL 285, więc między innymi tym, które są wyposażone w urządzenia współpracujące z ARINC. Tym samym PAŻP musi zapewnić naziemną infrastrukturę komunikacyjną ARINC, by spełnić wymagania Rozporządzenia (WE) nr 29/2009 i zapewnić możliwość świadczenia usług łącza danych statkom powietrznym wyposażonym w urządzenia współpracujące z ARINC.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej celem weryfikacji powyższych informacji opracowała dokument „Wymagania dla dostawców infrastruktur komunikacyjnych (CSP) na potrzeby świadczenia usług łącza danych w FIR Warszawa zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 29/2009” oraz zamieściła go w marcu 2014r. na stronie internetowej BIP w ramach przeprowadzenia rozpoznania rynku. W odpowiedzi na opublikowane wymagania, PAŻP otrzymała oferty od dostawcy ARINC i SITA. Tym samym potwierdzone zostały informacje, iż na terenie europejskim usługi transmisji danych ziemia – powietrze na potrzeby zarządzania ruchem lotniczym są świadczone przez dwóch dostawców (ARINC i SITA) natomiast PAŻP musi zapewnić obie infrastruktury, by umożliwić świadczenie usług wszystkim statkom powietrznym.

Dostawca ARINC jest projektantem swojej naziemnej infrastruktury komunikacyjnej, która stanowi funkcjonalną całość sprzętowo-programową zapewniającą usługi transmisji danych ziemia-powietrze na potrzeby zarządzania ruchem lotniczym (ATM). Kompleksowość konfiguracji tej infrastruktury, dobór parametrów poszczególnych urządzeń oraz specyfika kodowania oprogramowania na poziomie algorytmów odpowiedzialnych za poszczególne funkcje użytkowe danego elementu/urządzenia pozwalają na stworzenie stabilnej, niezawodnej i efektywnej infrastruktury naziemnej umożliwiającej świadczenie przedmiotowych usług w środowisku ATM. Dostawca projektuje własne indywidualne rozwiązania programowe pod konkretnie wybraną sprawdzoną i przetestowaną przez siebie platformę sprzętową aby być pewnym wysokiej jakości „produktu końcowego” jakim jest niezawodny, efektywny i bezpieczny przesył informacji.

Przy takich rozwiązaniach kompleksowych w środowisku ATM nie spotyka się dowolności i rozdzielności urządzeń i oprogramowania. Jest to jeden zwarty „organizm”, za który z punktu widzenia użytkownika końcowego (czyli kontrolera ruchu lotniczego i pilota) jedynie jedna firma ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo pracy. Nie bez znaczenia jest także pełnienie przez dostawcę funkcji integratora i ponoszenie z tego tytułu potencjalnej odpowiedzialności na zasadzie regresu – od handlowej, poprzez cywilną i karną za zdarzenia w ruchu lotniczym, wynikłe z przyczyn niewłaściwej transmisji informacji przykładowo na skutek zbyt dużych opóźnień, jak również przetwarzania informacji. Mając na uwadze znaczenie prawidłowo funkcjonującego systemu łączności lotniczej dla bezpieczeństwa uczestników przestrzeni powietrznej oraz bezpieczeństwa państwa, w ocenie PAŻP należy podjąć wszelkie działania minimalizujące takie ryzyko, a jednym z nich jest właśnie nabycie kompleksowej, jednolitej naziemnej infrastruktury komunikacyjnej dostawcy ARINC.

Mając powyższe na uwadze, koniecznym i uzasadnionym jest udzielenie ARINC, zamówienia na wykonanie usługi udostępnienia PAŻP naziemnej infrastruktury komunikacyjnej ARINC przez okres 48 miesięcy dla potrzeb świadczenia przez PAŻP usług łącza danych zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 29/2009 oraz 30/2009 w FIR Warszawa powyżej FL285 w trybie z wolnej ręki na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 1 lit a ustawy Pzp.

VI.3) **Procedury odwoławcze**

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

Prezes Krajowej Izby Odwoławczej
ul. Postępu 17a
02-676 Warszawa

POLSKA

E-mail: odwolania@uzp.gov.pl

Tel.: +48 224587801

Adres internetowy: <http://uzp.gov.pl>

Faks: +48 224587700

VI.3.2) **Składanie odwołań**

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

Krajowa Izba Odwoławcza

ul. Postępu 17a

02-676 Warszawa

POLSKA

E-mail: odwolania@uzp.gov.pl

Tel.: +48 224587801

Adres internetowy: <http://www.uzp.gov.pl>

Faks: +48 224587700

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

6.5.2016