

Niniejsze ogłoszenie w witrynie TED: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:443525-2015:TEXT:PL:HTML>

**Polska-Warszawa: Usługi dostawy oprogramowania
2015/S 244-443525**

Ogłoszenie o dobrowolnej przejrzystości ex ante

Niniejsze ogłoszenie objęte jest przepisami: dyrektywy 2004/18/WE

Sekcja I: Instytucja zamawiająca/podmiot zamawiający

- I.1) **Nazwa, adresy i punkty kontaktowe**
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
ul. Wieżowa 8
Osoba do kontaktów: Mariola Sidor-Bieńkowska
02-147 Warszawa
POLSKA
E-mail: zp@pansa.pl
Adresy internetowe:
Ogólny adres instytucji zamawiającej/ podmiotu zamawiającego: 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/podmiotów zamawiających**
Instytucja zamawiająca/podmiot zamawiający dokonuje zakupu w imieniu innych instytucji/podmiotów zamawiających: nie

Sekcja II: Przedmiot zamówienia

- II.1) **Opis**
- II.1.1) **Nazwa nadana zamówieniu**
Zakup istniejących licencji wspólnych modułów oprogramowania iTEC poprzez odpłatne przystąpienie do Grupy iTEC (interoperability Through European Partnership Collaboration).
- II.1.2) **Rodzaj zamówienia oraz lokalizacja robót budowlanych, miejsce realizacji dostawy lub świadczenia usług**
Dostawy
- II.1.3) **Informacje na temat umowy ramowej lub dynamicznego systemu zakupów (DSZ)**
- II.1.4) **Krótki opis zamówienia lub zakupu**
Uzyskanie dostępu do iTEC core modules common specifications.
- II.1.5) **Wspólny Słownik Zamówień (CPV)**
72268000
- II.6) **Informacje na temat Porozumienia w sprawie zamówień rządowych (GPA)**
- II.2) **Całkowita końcowa wartość zamówienia (zamówień)**
- II.2.1) **Całkowita końcowa wartość zamówienia (zamówień)**

Sekcja IV: Procedura

- IV.1) **Rodzaj procedury**

Negocjacyjna bez publikacji ogłoszenia o zamówieniu/uprzedniego ogłoszenia

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: związanych z ochroną wyłącznych praw

Zgodnie z treścią określoną w pkt IV.2. informacje dodatkowe.

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 /podmiot zamawiający

AQW-2222-30/110/2015

IV.3.2) Poprzednie publikacje dotyczące tego samego zamówienia

nie

Sekcja V: Udzielenie zamówienia

V.1) Data decyzji o udzieleniu zamówienia:

V.2) Informacje o ofertach

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

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, NATS (En Route) PLC, Entidad Publica Empresaria Aerpuertos Espanoles y Navegacion (ENAIRE)
Am DFS-Campus 10
63225 Langen
NIEMCY

V.4) Informacje na temat wartości zamówienia

V.5) Informacje na temat podwykonawstwa

Sekcja VI: Informacje uzupełniające

VI.1) Informacje o funduszach Unii Europejskiej

VI.2) Informacje dodatkowe:

W roku 2008 Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (dalej: PAŻP) zawarła z firmą Indra Sistemas S.A. umowę nr PAŻP/08-510/AZHI (dalej: „Umowa”) na zakup i wdrożenie, nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym – PEGASUS_21 (P_21). System P_21 był wdrażany etapowo, najpierw dla celów kontroli zbliżania w ośrodkach terenowych, a od 26.11.2013 r. system ten obsługuje już cały Polski Rejon Informacji Powietrznej (FIR Warszawa), obejmujący przestrzeń powietrzną nad polskim terytorium oraz tę przestrzeń nad wodami morza Bałtyckiego, w której na podstawie umów międzynarodowych działają polskie służby ruchu lotniczego. Umowy na zakup i wdrożenie, nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym – PEGASUS_21, jak i jego modernizacji, zawarto w wyniku udzielenia zamówienia w trybie z wolnej ręki na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 1 lit a i b ustawy Pzp). Zamówienie na zakup i wdrożenie systemu 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 12.09.2008r). Od 2014 roku rozpoczęła się faza wdrażania programu SESAR (Single European Sky ATM Research), w ramach której państwa członkowskie UE, za pośrednictwem tzw. „Wspólnych Projektów”, muszą wdrożyć konkretne rozwiązania SESAR. Zakres tematyczny oraz geograficzny pierwszej grupy rozwiązań SESAR został ujęty

w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 716/2014 (tzw. PCP – wspólny projekt pilotażowy) i obejmuje ramy czasowe od 2021 do 2026 roku (różne daty dla różnych funkcjonalności). Duża część funkcjonalności jest ściśle związana z systemami zarządzania ruchem lotniczym. W tej sytuacji spora grupa europejskich ANSP (Air Navigation Service Providers) rozpoczęła współpracę z innymi oraz z kluczowymi europejskimi ANSP, a także z producentami systemów ATM (Air Traffic Management), w celu wspólnego opracowywania wymagań dla systemów zarządzania ruchem lotniczym oraz wspólnego rozwoju zgodnie z wymaganiami programu SESAR, co skutkowało powstaniem m.in. wspólnego projektu iTEC (interoperability Through European Collaboration) oraz grupy DSG (DFS iTEC System Group), pracującej nad systemem iCAS (iTEC Centre Automation System). Rozwój iTEC charakteryzuje się następującymi podstawowymi cechami: 1) Koszty rozwoju i wdrożenia, w tym najwyższe – walidacji prototypów i gotowych rozwiązań – zostają rozłożone pomiędzy wszystkich Członków iTEC. 2) Funkcje rozwijanej linii systemowej iTEC pozostają zbieżne z wymaganiami Unii Europejskiej / programu SESAR, które dążą do standaryzacji rozwiązań w zakresie ruchu lotniczego. Celem sprostania wymaganiom SESAR oraz zapewnienia właściwego, aktualnego w stosunku do wymagań europejskich, rozwoju systemów ATM, funkcjonująca na poziomie ministerialnym Rada Baltic FAB (Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej, utworzonego na podstawie umowy z dnia 17 lipca 2012 r. zawartej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską, którego PAŻP jest jednym z członków), podjęła strategiczną decyzję (Decyzja Nr 11, Rady Baltic FAB z dn. 14 kwietnia 2015 r.) m.in. o dołączeniu członków Baltic FAB tj. PAŻP i Przedsiębiorstwa Państwowego „Oro Naviagacja do iTEC System Group, budowie systemu SE „Oro Navigacija” (ANSP Litwa) zgodnego z iTEC, dalszym rozwoju systemu PEGASUS_21 (posiadanego przez PAŻP) w kierunku iTEC oraz budowie i rozwoju wspólnego systemu ATM Baltic FAB. Decyzja Rady Baltic FAB wraz ze zgodą na rozpoczęcie i formalizację współpracy z grupą systemową iTEC w kontekście rozwoju systemu ATM PAŻP (PEGASUS_21), została przekazana PAŻP przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju pismem DL.I.471.20.2025.MM z dnia 04.05.2015. W celu możliwości udziału w rozwoju oprogramowania iTEC przez PAŻP niezbędne jest wstąpienie do Grupy iTEC, która składa się z trzech członków założycieli: ENAIRE (ANSP Hiszpański), DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH – ANSP Niemiecki) oraz NATS (En Route PLC ANSP Wielkiej Brytanii) (dalej Członkowie Założyciele), odpowiedników PAŻP. Została ona założona celem wspólnego rozwoju oprogramowania ATM na bazie rozwiązań iTEC. Zgodnie z założeniami, członkowie zobowiązali się do wspólnego i ciągłego opracowywania specyfikacji oprogramowania iTEC. Każdy z trzech Członków założycieli zarządza własną Grupą Systemową, w której uczestniczyć mogą także inni dostawcy służb żeglugi powietrznej. Uczestnictwo w Grupie iTEC jest możliwe wyłącznie poprzez dołączenie do jednej z trzech Grup Systemowych. W praktyce odbywa się to poprzez wystąpienie do instytucji prowadzącej daną Grupę Systemową (DSG iTEC System Group Agreement), uzyskanie zgody Rady Grupy Systemowej na członkostwo, podpisanie porozumienia z Grupą Systemową, wniesienie opłaty członkowskiej oraz podpisanie listu akcesyjnego a tym samym przystąpienie do porozumień „iTEC Collaboration Agreement z dnia 21 czerwca 2007 r oraz „Collaboration Agreement (iTEC CWP CA) z dnia 11 marca 2015 r. Opłata członkowska służy częściowej kompensacji wydatków poniesionych przez Członków Założycieli na dotychczasowy rozwój komponentów systemowych. Od momentu przystąpienia do Grupy Systemowej, nowy członek korzysta z wszelkich praw współdecydowania o kierunkach rozwoju poszczególnych komponentów systemowych, włącznie z możliwością wniesienia własnych komponentów (a więc w praktyce ma możliwość udziału w kształtowaniu zmian iTEC common specification, do którego autorskie prawa majątkowe mają wyłącznie członkowie założyciele grupy iTEC). Na podstawie porozumienia „DFS iTEC System Group Agreement (DSG Agremnet)” została utworzona DFS iTEC System Group składająca się z DFS oraz Luchtverkeersleiding Nederland z siedzibą w Stationsplein Zuid-West 1001,117 CV, Schiphol. Przy wyborze Grupy Systemowej iTEC wzięto pod uwagę: – Zgodność PAŻP oraz wybieranej Grupy Systemowej DFS w realizacji programu SESAR. Oprócz propozycji PAŻP "Upgrade of the P_21 PEGASUS system to support SESAR functionalities

and the iTEC products line", jedynie DFS i LVNL złożyły w procesie SESAR Deployment 2014 i 2015 wspólną propozycję projektu rozwoju systemu iTEC – "iTEC Centre Automation System (iCAS) Phase I and Phase II". Z harmonogramu iCAS wynika możliwość współpracy PAŻP z DFS przy definiowaniu wymagań modernizacyjnych P_21 do iTEC, zgodnie z harmonogramem przewidzianym przez PAŻP, w zgodzie z wymaganiami czasowymi Planu Wdrożeniowego FABu Bałtyckiego. – Wieloletnią perspektywę rozwoju systemu ATM, wspierającego kolejne grupy wymagań operacyjnych Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Należy zauważyć, że dominującym kierunkiem rozwoju operacyjnego w europejskiej przestrzeni powietrznej jest Przestrzeń Lotów Swobodnych (Free Route Airspace) oraz trajektorie biznesowe statków powietrznych. Wsparciu tych koncepcji będą służyły kolejne zestawy funkcji systemów ATM. Ponieważ polska przestrzeń powietrzna graniczy na długi odcinku z przestrzenią niemiecką, zaś nadchodzące koncepcje zarządzania ruchem lotniczym wymuszają zarówno interfejsy operacyjne na granicach przestrzeni, jak i najściślejszą współpracę między systemami ATM, to bardziej wspierać to będzie unifikacja rozwiązań systemowych polskich i niemieckich. Ponadto, Grupa iTEC kieruje się wizją jednego systemu u wszystkich członków do 2025 roku. Dotyczyć to ma: – Jednej koncepcji operacyjnej – Jednej struktury przestrzeni – Jednej architektury systemu – Wspólnego systemu z wymiennymi komponentami. Wejście do Grupy iTEC jest jedynym sposobem na udział w dalszym rozwoju iTEC, gdyż jedynie Członkowie Założyciele posiadają prawa własności intelektualnej do „Common iTEC Specification” oraz jedynie Członkowie Grupy iTEC mają zawarte umowy z INDRA Sistemas S.A, tj. podmiotem który posiada wyłączne prawa autorskie do modyfikacji oprogramowania iTEC, określające zasady współpracy w zakresie rozwijania tego oprogramowania. Jedynym i wyłącznym wykonawcą implementacji i uruchomienia oprogramowania do modułów iTEC jest INDRA Sistemas S.A. Zgodnie z Umową Commercialisation Agreement z dnia 14 października 2010 r., zawartą pomiędzy Aena (Entidad Publica Empresaria Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aerea – ANSP Hiszpański) a DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH – ANSP Niemiecki) oraz NATS (En Route PLC ANSP Wielkiej Brytanii) (dalej Członkowie Założyciele) oraz Indra Sistemas S.A., firma Indra Sistemas S.A. posiada nieograniczone prawa autorskie do reprodukcji, dystrybucji oraz zmiany oprogramowania iTEC. Ponadto, zgodnie z Umową Collaboration Agreement (iTEC CWP CA) z dnia 11 Marca 2015 r., zawartą również pomiędzy ENAIRE a DFS, NATS oraz Indra Sistemas S.A., również Indra Sistemas S.A. posiada prawa autorskie, w tym nieograniczone prawa do używania, eksploatacji, dystrybucji, zmiany iTEC-CWP. Modernizacja systemu PAŻP PEGASUS_21 (tj. systemu zarządzania ruchem lotniczym polegającego m.in. na przetwarzaniu danych radarowych, planów lotu oraz prezentującego kontrolerom ruchu lotniczego sytuacji „ruchu” w polskiej przestrzeni powietrznej) w ramach iTEC będzie w głównej mierze obejmowała wymianę i integrację w systemie komponentów oprogramowania, wytwarzanych w ramach iTEC tj. iFDP (Flight Data Processing), iMAS (Middleware for ATM Systems) oraz iTEC-CWP (iTEC Controller Working Position). Modernizacja będzie również obejmowała integrację w systemie części komponentów oprogramowania, wytwarzanych w ramach iTEC. Takie podejście umożliwi zachowanie części obecnych komponentów oprogramowania PEGASUS_21 t.j. m.in. oprogramowania aplikacji serwerów przetwarzania danych radarowych SDP (Surveillance Data Processing), oprogramowania aplikacji serwerów SNET (Safety Nets) oraz kompletnego serwera (sprzęt oraz oprogramowanie) ARTAS (ATM surveillance Tracker And Server). Modernizacja będzie również wspierała zapewnianie właściwego poziomu bezpieczeństwa, poprzez wdrożenie znacznych zmian w systemie ATM drogą ewolucyjną. Indra Sistemas S.A., z uwagi na posiadane prawa autorskie i majątkowe do wytworzonego systemu PEGASUS_21, co wynika z zapisów Umowy nr PAŻP/08-510/AZHI na zakup i wdrożenie, systemu zarządzania ruchem lotniczym – PEGASUS_21 (P_21), jest jedynym, który jest w stanie wykonać modyfikację systemu P_21 do standardów iTEC. Zgodnie z pow. umową Indra Sistemas S.A. nie jest zobligowana do przeniesienia na PAŻP praw majątkowych, czy zależnych, jak również kodu/kodów źródłowych oprogramowania wykorzystywanych w systemie P_21. Tym samym, PAŻP nie dysponuje żadnymi prawami pozwalającymi na jakiegokolwiek zmiany w użytkowanym oprogramowaniu,

szczególnie w zakresie wymaganych ujawnionych potrzebami, czy dysponowania tym oprogramowaniem inaczej niż poprzez jego użytkowanie. PAŻP nie występował o przeniesienie praw majątkowych i kodu źródłowego do systemu P-21, ponieważ w chwili jego zakupu nie przewidywał możliwości modyfikowania oprogramowania systemu przez podmioty inne niż jego autor i nie zakładał rozbudowy własnego zaplecza w celu możliwości tworzenia i modyfikowania oprogramowania innych producentów. Ze względu na przeznaczenie systemu P-21 dla celów kontroli ruchu lotniczego i bezpośredni związek z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego, nie można pozwolić na eksperymentowanie z kodem źródłowym przez jednostki nie posiadające kompleksowej wiedzy o jego strukturze i zależnościach pomiędzy poszczególnymi blokami i modułami oprogramowania. Taką kompleksową wiedzę posiada tylko autor oprogramowania. Przy skali systemu takiego jak P_21 i kompleksowości tego oprogramowania, przejęcie praw majątkowych i kodów źródłowych wiązałoby się wyłącznie z koniecznością poniesienia znacznych dodatkowych kosztów i ryzykiem pogorszenia jakości oprogramowania lub ograniczenia możliwości jego rozwoju. Zgodnie z powyższym, jedynie INDRA Sistemas S.A. posiada prawa autorskie do całości oprogramowania systemowego oraz funkcjonalnego ATM (aplikacje operatora / kontrolera ruchu lotniczego) P_21 oraz iTEC. Stąd też INDRA Sistemas S.A., będąc jedynym dostawcą/wytwórcą systemu P_21 oraz dysponując nieograniczonymi prawami do komponentów iTEC, jako jedyna posiada odpowiednią wiedzę i prawo aby prawidłowo wykonać integrację komponentów iTEC w systemie P_21. Kompleksowość konfiguracji systemu oraz specyfika kodowania oprogramowania na poziomie algorytmów odpowiedzialnych za poszczególne funkcje użytkowe oprogramowania ATM, wraz z koniecznością zachowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, uniemożliwiają jakiegokolwiek eksperymentowanie na tego typu oprogramowaniu. Reasumując powyższe, w celu uzyskania praw do korzystania i możliwości rozwoju oprogramowania iTEC, dostarczonego, zaimplementowanego przez Indra Sistemas S.A. będącą jednocześnie wytwórcą PEGASUS_21 oraz posiadaczem odpowiednich praw autorskich do iTEC, jest wstąpienie do Grupy iTEC, której Członkowie Założyciele posiadają prawa własności intelektualnej do „Common iTEC Specification”, co umożliwi PAŻP wpływanie na rozwój „Common iTEC Specification” a tym samym rozwój oprogramowania iTEC, a w przyszłości płynną modernizację systemu operacyjnego PEGASUS_21 do systemu iTEC w jego przyszłej (i współkształtowanej przez PAŻP) postaci.

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 224587840
Faks: +48 224588740

VI.3.2) Składanie odwołań

Dokładne informacje na temat terminów składania odwołań 1. Wykonawca, który ma lub miał interes w uzyskaniu danego zamówienia oraz poniósł lub może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez zamawiającego przepisów niniejszej ustawy, przysługują środki ochrony prawnej przewidziane w Dziale VI ustawy.

2. Odwołanie musi być złożone do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w formie pisemnej albo elektronicznej opatrzonej bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

3. Odwołanie przysługuje wyłącznie od niezgodnej z przepisami ustawy czynności zamawiającego podjętej w postępowaniu o udzielenie zamówienia lub zaniechania czynności, do której zamawiający jest zobowiązany na

podstawie ustawy.

4. Odwołujący przesyła kopię odwołania zamawiającemu przed upływem terminu do wniesienia odwołania w taki sposób, aby mógł on zapoznać się z jego treścią przed upływem tego terminu.

5. Termin na wniesienie odwołania wynosi:

5.1. w terminie 10 dni od dnia przesłania informacji o czynności zamawiającego stanowiącej podstawę jego wniesienia – jeżeli zostały przesłane w sposób określony w art. 27 ust. 2, albo w terminie 15 dni – jeżeli zostały

przesłane w inny sposób;

5.2. odwołanie wobec czynności innych niż określone w pkt 5.1. wnosi się w terminie 10 dni od dnia, w którym powzięto lub przy zachowaniu należytej staranności można było powziąć wiadomość o okolicznościach stanowiących podstawę jego wniesienia.

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 224587700

Faks: +48 224587801

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

15.12.2015