

Załącznik Nr 6

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Przedmiot Zamówienia obejmuje zaprojektowanie, dostawę, montaż oraz uruchomienie w nowo budowanej strefie przylotów terminala pasażerskiego T-2 w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy bagażowni przylotowej, w której skład wchodzi: system rozładunku, sortowania i transportu bagażu rejestrowanego w tym ponadgabarytowego, stanowisk do rozładunku i przesyłu bagażu tranzytowego oraz bagażu „bez właściciela” (rush), stanowisk odbioru bagażu, system kontroli celnej oraz system kontroli radiometrycznej bagażu i pasażerów.

Realizacja zamówienia wymaga wykonania wszelkich niezbędnych prac projektowych, budowlanych, montażowych i instalacyjnych. Bagażownia musi umożliwić jednoczesny rozładunek i przesyłanie bagażu na pięciu niezależnych poziomych transporterach karuzelowych o długości nie mniejszej niż 40 mb każdy oraz na linii bagażu ponadgabarytowego wraz ze stanowiskiem jego odbioru. System musi zapewnić przepustowość szczytową strefy przylotowej nie mniejszą niż 2240 pasażerów na godzinę i minimalną wymaganą przepustowość systemu transportu bagażu w ilości 1450 bagażu na godzinę, przy założeniu średnio 0,65 bagażu na pasażera

Bagażownia musi umożliwić jednoczesny rozładunek oraz przesyłanie do kontroli celnej z wykorzystaniem jednego konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego bagażu z dwóch różnych kierunków przylotu, a następnie przesłanie ich na dwa dedykowane, niezależne poziome transportery karuzelowe (z pięciu opisanych powyżej). Prowadzenie kontroli i czynności celnych nie może mieć wpływu na wydajność pozostałej nie dedykowanej temu celowi części bagażowni.

Dodatkowo bagażownia musi umożliwiać rozładunek i ewentualną kontrolę celną na stanowisku do bagażu ponadgabarytowego z wykorzystaniem urządzenia rtg dostarczonego przez Zamawiającego, a następnie przesłanie bagażu na stanowisko odbioru bagażu ponadgabarytowego lub na jeden z transporterów karuzelowych.

1. Wymagania ogólne.

1.1 Przedmiot zamówienia musi spełniać na dzień odbioru wymagania określone w:

- Rozporządzenie Komisji (EU) Nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 roku w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002;
- Decyzja Komisji Europejskiej K(2010) 777 z dnia 13 kwietnia 2010 roku ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 roku uzupełniające wspólne, podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do Rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki i Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego
- Ustawa z dnia 29 listopada 2000 roku Prawo atomowe (Dz. U. 2001, nr 3, poz. 18 z późn. zm.)
- Normach Systemu transportu Bagażu zgodne z regulacjami IATA;

- Międzynarodowych normach IEC (Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej) i europejskie standardy EN619 w zakresie: Systemy i urządzenia obsługi ciągłej – Przepisy bezpieczeństwa i wymogi EMC (kompatybilności elektromagnetycznej) dotyczące urządzeń do mechanicznej obsługi załadunku jednostek.
- Posiadać certyfikat CE zgodności urządzeń z Dyrektywą 98/37/CEE (Aneks II, cz. A);
- Ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2010 r., Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.) BHP, itd.
- Międzynarodowych normach IEC i europejski standard EN60204 w zakresie: Bezpieczeństwo maszyn i urządzeń/Elektryczne wyposażenie maszyn; Część A wymogów ogólnych.
- W przypadku gdyby w czasie realizacji przedmiotu zamówienia, cytowane wyżej uregulowania prawne w sprawie wymogów dla warunków technicznych bądź kryteriów eksploatacyjnych dla urządzeń technicznych uległy zmianie wówczas wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia urządzeń odpowiadających uregulowaniom prawnym obowiązującym w dniu odbioru przez zamawiającego przedmiotu zamówienia do użytkowania.

1.2 Testy sprawdzające systemu i urządzeń przed odbiorem końcowym przeprowadzone zostaną na wyłączny koszt i ryzyko Wykonawcy.

1.3 Wykonawca jest zobowiązany do sporządzenia dokumentacji projektowej Systemu wraz z dokumentacją techniczno-ruchową w języku polskim oraz dostarczenia jej Zamawiającemu w czterech egzemplarzach.

1.4 Oprogramowanie i interfejsy wszystkich urządzeń wchodzących w skład Systemu muszą być w języku polskim.

1.5 Wykonawca jest zobowiązany zgodnie z opracowanym przez siebie i uzgodnionym z Zamawiającym projektem zrealizować: dostawę, przeprowadzić montaż, przetestować i uruchomić System spełniając wszystkie wymagania określone niniejszą Specyfikacją.

1.6 Urządzenia wchodzące w Systemu muszą być fabrycznie nowe, posiadać tabliczkę znamionową z datą produkcji i posiadać wszelkie wymagane certyfikaty oraz atesty dopuszczające pracę urządzeń na terenie RP.

1.7 Budowa oraz konstrukcja Urządzeń składających się na System musi zapewniać bezpieczną obsługę, serwis i nie może stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

1.8 Wszystkie Urządzenia wchodzące w skład Systemu nie mogą być podatne na zakłócenia zewnętrzne oraz nie mogą powodować zakłóceń w pracy urządzeń znajdujących się w pobliżu.

1.9 Działanie i praca Urządzeń wchodzących w skład Systemu nie może powodować nadmiernego hałasu, wibracji oraz uszkadzać zapis nośników magnetycznych. Spełnienie tych wymogów jeśli określono w niniejszej specyfikacji maksymalne ich poziomy musi być potwierdzone stosownym pisemnym oświadczeniem producenta lub wykonawcy systemu jeśli jest producentem zastosowanych urządzeń.

1.10 Wszystkie Urządzenia muszą posiadać deklarację zgodności CE.

1.11 Wykonawca jest zobowiązany przeprowadzić szkolenia dla operatorów, administratorów oraz innego personelu Zamawiającego wymienionych w dalszej części niniejszej Specyfikacji w zakresie obsługi, eksploatacji i serwisu Systemu i jego części i potwierdzić te czynności protokołami z przeprowadzonych szkoleń.

1.12 Zamawiający wymaga, aby Wykonawca przeprowadził szkolenia osób wskazanych przez Zamawiającego w terminie uzgodnionym z Zamawiającym dla:

- a) personelu obsługującego sortownię przyłotową (do 50 osób),
- b) personelu technicznego (do 20 osób) w zakresie obsługi codziennej, bieżących działań konserwacyjnych oraz diagnozy awarii, a także usuwania prostych usterek technicznych przywracających zdolność eksploatacyjną bez utraty uprawnień gwarancyjnych,

- c) operatorów kontroli celnej (do 10 osób),
 - d) funkcjonariuszy Straży Granicznej - radiometrystów z zakresu obsługi i bieżącej eksploatacji urządzeń do kontroli radiometrycznej zainstalowanych przez Wykonawcę (do 10 osób).
- 1.13 Zamawiający wymaga, aby w ramach praktycznego szkolenia wyznaczeni pracownicy Zamawiającego uczestniczyli w pracach montażowych, uruchomieniu i testach przedmiotu Zamówienia.
- 1.14 Wykonawca zobowiązany jest wykonać wszystkie niezbędne instalacje, a w szczególności instalacje elektryczne i teletechniczne potrzebne do zrealizowania przedmiotu Zamówienia.
- 1.15 Wszystkie monitory wchodzące w skład stanowisk obsługi i nadzoru urządzeń rentgenowskich muszą mieć matryce typu „VA” o klasycznych proporcjach 4:3 i przekątnej ekranu nie mniejszej niż 19”.
- 1.16 Wszystkie urządzenia wchodzące w skład Systemu muszą być przystosowane do pracy w trybie ciągłym tj. 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu.
- 1.17 Granica strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej musi być zabezpieczona przed nieuprawnionym dostępem osób i przedmiotów zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawa.

2. Wymagania szczegółowe.

2.1 Opis systemu

Pod pojęciem bagażowni przylotowej bagażu rejestrowanego w tym ponadgabarytowego wraz z systemem przenośników rozładunkowych, automatycznym systemem sortowania bagażu podlegającego kontroli celnej, stanowiskami odbioru bagażu, i systemem kontroli radiometrycznej, należy rozumieć zintegrowane ze sobą systemy, zainstalowane w przestrzeni wskazanej przez Zamawiającego, które zapewnią szybki rozładunek, niezawodny transport i po obligatoryjnej kontroli radiometrycznej i ewentualnej kontroli celnej sprawne wydanie bagażu pasażerom, lub przesłanie bagażu tranzytowych i „rush” do pomieszczenia A.002 (oznaczonego na Załączniku nr 2) w antresoli usytuowanej poniżej poziomu sortowni przylotowej, z której w przyszłości będzie przetransportowywany do sortowni odlotowej w terminalu T2. Bagaże ponadgabarytowe po kontroli radiometrycznej i ewentualnie celnej powinny być kierowane na specjalnie dedykowane stanowisko odbioru bagażu ponadgabarytowych w hali odbioru bagażu. Bagażownia przylotowa jako system musi umożliwiać jednoczesny rozładunek wszystkich bagażu przypisanych do różnych lotów na pięć poziomych transporterów karuzelowych o długości nie mniejszej niż 40 mb każdy oraz na linii dla bagażu ponadgabarytowego.

Bagażownia musi umożliwić rozładunek bagażu przeznaczonego do kontroli celnej jednocześnie na dwóch dedykowanych do tego celu ciągach rozładunkowych, które w sposób automatyczny przetransportują bagaż na stanowisko kontroli celnej, a następnie po wykonaniu czynności celnych z wykorzystaniem jednego konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego, dostarczy w sposób automatyczny skontrolowane bagaże do dwóch niezależnych poziomych transporterów karuzelowych, zgodnie z wcześniejszym przyporządkowaniem danego lotu w FIS lub dokonany w punkcie rozładunkowym.

Przeprowadzanie czynności celnych nie może zatrzymywać ciągów rozładunkowych, w tym przeznaczonych do kontroli celnej. Stanowisko przeznaczone do manualnej kontroli celnej musi pomieścić co najmniej 5 bagażu rejestrowanych i być zlokalizowane w taki sposób by funkcjonariusz mógł widzieć obraz kontrolowanego bagażu na monitorach urządzenia rentgenowskiego. W przypadku gdy kontrola celna nie jest prowadzona musi istnieć możliwość rozładunku bagażu na dedykowanych do tego celu punktach rozładunku i

przesłania go na wcześniej przyporządkowane przenośniki karuzelowe z pominięciem urządzenia rentgenowskiego wykorzystywanego do kontroli celnej.

Bagażownia musi umożliwiać ręczne sortowanie bagaży na wszystkie pięć przenośników karuzelowych. Usytuowanie taśmociągów rozładunkowych musi zapewniać możliwość równoległego rozładunku bagaży z wielu wózków bagażowych równocześnie. Bagażownia przylotowa musi współpracować z systemem informującym personel agenta handlingowego o przyporządkowaniu punktów rozładunkowych do poszczególnych przenośników karuzelowych w hali odbioru bagaży, a pasażerów o miejscu odbioru bagażu. Stanowisko załadunku bagażu „rush” (bez właściciela) w celu przesłania go do pomieszczenia w antresoli A.002 musi być zlokalizowane w hali odbioru bagaży jak najbliżej magazynu „Lost & Found” oznaczonego na Załączniku nr 1.

2.2 Podstawowe obowiązki Wykonawcy.

Wykonawca jest zobowiązany zaprojektować, dostarczyć, dokonać montażu i uruchomienia zautomatyzowanego systemu transportu i sortowania bagaży rejestrowanych, który musi być oparty na przenośnikach taśmowych oraz przystosowany do jednoczesnej obsługi przez co najmniej dwóch agentów obsługi naziemnej. System musi umożliwiać przesyłanie bagaży tranzytowych i „rush” do pomieszczenia A.002 usytuowanego w antresoli poniżej poziomu sortowni przylotowej by w przyszłości umożliwić transport tego bagażu do sortowni odlotowej zlokalizowanej w Terminalu Pasażerskim T-2. Zaprojektowany System musi być zlokalizowany w przewidzianej do tego przestrzeni wskazanej na rysunkach technicznych „Rzut parteru” oraz „Rzut antresoli” stanowiącymi załączniki Nr 1 i Nr 2 do niniejszego do OPZ. Granica strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej musi zostać zabezpieczona przed nieuprawnionym dostępem osób i przedmiotów. Granicę strefy zastrzeżonej oznaczono czarno-czerwoną linią na Załączniku Nr 1 do niniejszego OPZ. Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany przebiegu tej strefy na etapie projektowania systemu, po uzgodnieniu z Zamawiającym.

Elementy konstrukcyjne obiektu przedstawione na w/w rysunkach nie mogą być zmieniane bez zgody Zamawiającego.

2.3 Wymagane podstawowe składniki systemu.

2.3.1 Zautomatyzowany dla dwóch transporterów wraz ze stanowiskiem do kontroli celnej i konwencjonalny dla trzech pozostałych taśmowy system odbioru, transportu i sortowania bagaży rejestrowanych połączony z pięcioma transporterami karuzelowymi, z wydzielonym ciągiem transportu bagaży ponadgabarytowych wraz ze stanowiskiem ich odbioru.

2.3.2 Zautomatyzowany system kontroli celnej wyposażony w konwencjonalne urządzenie rentgenowskie o rozmiarach tunelu 100X100 cm, posiadające co najmniej dwa generatory i obsługujące technologię Dual View, zintegrowany z istniejącą w terminalu T2 siecią zarządzania urządzeniami rentgenowskim wraz ze stanowiskami operatorów, spełniającymi wymagania miejsca pracy czasowej.

2.3.3 System kontroli radiometrycznej zintegrowany z istniejącym w terminalu T2 systemem zarządzania bramkami radiometrycznymi.

2.3.4 Stanowisko operatorskie kontroli celnej, stanowiska administratorów systemu oraz pracowników obsługi technicznej wykonujących prace serwisowe.

2.4 Podstawowe wytyczne projektowe

2.4.1 łączna przepustowość szczytowa Strefy Przylotowej: 2240 pasażerów/ godzinę;

2.4.2 łączna minimalna wymagana przepustowość Systemu Transportu Bagażu 1450 bagaży/ godzinę, przy założeniu średnio 0,65 bagażu/ pasażera;

2.4.3 System Transportu Bagażu w zakresie bagaży poddawanych kontroli celnej musi pracować w układzie automatycznego sortowania z wykorzystaniem jednej prześwietlarki zapewniając rozładunek bagaży z dwóch kierunków przylotów równocześnie oraz jego rozdział i rozsył na odpowiedni dla danego kierunku przenośnik karuzelowy;

2.4.4 System musi umożliwiać, gdy nie jest prowadzona kontrola celna, jednoczesny rozładunek wszystkich bagaży na 5 przenośników karuzelowych i linię do bagażu ponadgabarytowego równocześnie.

2.4.5 Dla każdego przenośnika karuzelowego należy zaprojektować jak najdłuższe punkty (taśmociągi) rozładunku bagażu w taki sposób aby maksymalnie wykorzystać przestrzeń w pomieszczeniu bagażowni.

2.4.6 Taśmociągi rozładunkowe dla sąsiednich przenośników karuzelowych muszą być skonstruowane w taki sposób, aby istniała możliwość zmiany kierunku pracy w celu wydłużenia ciągu rozładunkowego, a także wyrzutu bagażu na sąsiedni przenośnik karuzelowy.

2.4.7 W pomieszczeniu rozładunku bagażu należy zainstalować odbojnice chroniące elementy systemów wchodzących w skład bagażowni i newralgiczne elementy konstrukcyjne przed uszkodzeniem przez holowniki lub wózki bagażowe

2.4.8 System należy zaprojektować i skonstruować w taki sposób aby podczas procesu sortowania, transportu i kontroli wyeliminować występowanie błędów oraz uszkodzeń zarówno bagażu jak i urządzeń wchodzących w skład systemu. Ponadto system musi umożliwiać transport plecaków i toreb podróżnych z paskami w sposób uniemożliwiający jego blokadę, piętrowienie się bagażu i upadek bagażu z karuzeli.

2.4.9 Możliwość kontroli celnej bagaży z dowolnych dwóch wcześniej wybranych kierunków przylotu przez operatora kontroli celnej, w tym także 100% bagażu przylotowego, i przesłania go na dwa dedykowane do tego celu przenośniki karuzelowe z zachowaniem prawidłowego rozdziału kierunków przylotu.

2.4.10 System musi mieć możliwość transportu bagaży tranzytowych i „rush” specjalną linią transportu bagaży tranzytowych do pomieszczenia A.002 w antresoli przy wykorzystaniu dwóch punktów rozładunku zlokalizowanych w sortowni przylotowej i jednego zlokalizowanego w hali odbioru bagaży.

System powinien być zaprojektowany w taki sposób by zapewnić agentom handlingowym w bagażowni przylotowej optymalne warunki pracy poprzez zagwarantowanie jak największej przestrzeni do operowania wózkami i bagażami oraz maksymalnego skrócenia dróg ręcznego przenoszenia bagaży.

2.4.11 Wszystkie urządzenia wchodzące w skład Systemu muszą być zasilane z sekcji gwarantowanej agregatem prądotwórczym z istniejącego w Porcie Lotniczym Gdańsk systemu energetycznego. Do tego celu Wykonawca Bagażowni wykona stosowne rozdzielnie technologiczne (RTB 3 i RTB 4), do których zasilania projekt rozbudowy Terminala T2 przewiduje doprowadzenie dwóch kabli energetycznych, zapewniających moc szczytową $P_s=80$ kW i 40 kW – zakończenie kabli zlokalizowano w pomieszczeniu 00.065 przy szachcie i wejściu do Serwerowni w pom. Nr 00.068 oznaczonych na Załączniku nr 1.

2.4.12 Należy zapewnić zasilanie bezprzerwowe dla układów sterowania i automatyki.

2.4.13 Zamawiający wymaga przekazania wraz dokumentacją odbiorową wszelkich licencji oraz certyfikatów.

2.4.14 Zamawiający wymaga przekazania wraz z dokumentacją odbiorową wszelkich haseł i kodów serwisowych oraz kodów źródłowych programów sterowniczych zastosowanych w

układzie sterowania i monitorowania Systemu. Dane te powinny zostać zweryfikowane co do poprawności i ilości w obecności przedstawicieli Zamawiającego a następnie zapisane na trwałym nośniku i przekazane celem zdeponowania, w szczelnie zamkniętym i zabezpieczonym opakowaniu uniemożliwiającym ich odczyt bez wyraźnego naruszenia pieczęci.

2.5. Lokalizacja elementów systemu.

- Taśmowe ciągi rozładunkowe - pom. Nr 00.065 poziom parter, pomieszczenie: sortownia, przestrzeń oznaczona kolorem niebieskim na Załączniku nr 1 do niniejszego OPZ;
- Przenośniki taśmowe wprowadzające na poszczególne transportery karuzelowe (nr 1-5) - poziom parter pom. Nr 00.065 i 00.008, w przypadku zautomatyzowanego systemu kontroli celnej bagażu przylotowego zamawiający dopuszcza również zajęcie na ten cel przestrzeni oznaczonej kolorem zielonym, zakreślonej krzyżowo na załączniku nr 1 do niniejszego OPZ.
- Transportery karuzelowe (nr 1-5) - poziom parter, pomieszczenie 00.008, hala odbioru bagażu, przestrzeń przeznaczoną na ten cel zakreślono kolorem zielonym na Załączniku nr 1 do niniejszego OPZ ;
- Niezależna linia do bagażu ponadwymiarowych 00.065; 00.008 - poziom parter, pomieszczenie: bagażownia;
- Urządzenie rentgenowskie do kontroli celnej dla bagażu rejestrowanych 00.065 - poziom parter, pomieszczenia: sortownia, przestrzeń oznaczona kolorem niebieskim oraz ewentualnie przestrzeń zakreślona krzyżowo kolorem zielonym na Załączniku nr 1 do niniejszego OPZ;
- Przenośniki taśmowe systemu transportu bagażu tranzytowych - parter pom. 00.065 i „rush” - poziom parter pom. 00.008, zakończenie przenośnika należy zlokalizować na poziomie antresoli w pom. A.002, przestrzeń tą oznaczono kolorem niebieskim na Załączniku nr 2 do niniejszego OPZ. Do realizacji w/w funkcji Zamawiający zezwala wykorzystać przenośniki taśmowe realizujące inne zadania w systemie – do przełączania ich funkcji należy zapewnić odpowiednie przełączniki trybu pracy.

3. Dedykowana linia dla bagażu ponadgabarytowych

Bagaż ponadgabarytowe powinny być kierowane do hali odbioru bagażu z poziomu parteru poprzez niezależny układ transportowy z wydzielonym stanowiskiem odbioru bagażu ponadgabarytowego (z uwzględnieniem takich bagażu jak wózki dziecięce czy inwalidzkie czy inne, rowery, narty oraz deski surfingowe), które gwarantuje składowanie minimum pięciu bagażu ponadgabarytowych jednocześnie, skąd musi istnieć możliwość ich odbioru przez pasażerów.

Ciąg dla bagażu ponadwymiarowych wyposażony będzie w urządzenie rtg dostarczone przez Zamawiającego (zakup niniejszego urządzenia nie jest objęty przedmiotem niniejszego zamówienia). Ciąg dla bagażu ponadwymiarowych musi być przystosowany do zamontowania w nim urządzenia rtg typu RAP-527X. Szczegółowe informacje dot. specyfikacji technicznych przedmiotowego urządzenia rtg Zamawiający podaje na etapie projektowania systemu. Ciąg ten dodatkowo musi mieć konstrukcję modułową zapewniającą w razie konieczności szybką, trwającą poniżej 3 godzin wymianę urządzenia rtg na inne. Musi zostać stworzone w ten sposób stanowisko do kontroli celnej bagażu ponadgabarytowych. Powinno się ono znajdować bezpośrednio przy urządzeniu rentgenowskim, gdzie bagaż jest weryfikowany na podstawie ich obrazów przez pracownika Urzędu Celnego. Zależnie od wyniku kontroli celnej, musi istnieć

możliwość dokonania czynności kontrolnych przez pracownika Urzędu Celnego bezpośrednio za urządzeniem rentgenowskim.

Wykonawca musi zintegrować i uruchomić dostarczone przez Zamawiającego urządzenie rtg z ciągiem bagaży ponadwymiarowych tak, aby na tym ciągu była możliwa realizacja kontroli celnej poprzez zainstalowane urządzenie rtg oraz dostarczanie bagaży na jeden przenośnik karuzelowy lub stanowisko odbioru bagaży ponadgabarytowego.

Linia dla bagaży ponadgabarytowych dodatkowo musi posiadać możliwość skierowania i transportowania również bagaży rejestrowanych poprzez tą linię na jeden z przenośników karuzelowych, tak by można było przez tą linię podać wszystkie bagaże rejestrowe na dany przenośnik karuzelowy. W tym celu należy przewidzieć stosowny przełącznik trybu pracy.

4. Zintegrowany zautomatyzowany system kontroli celnej bagaży przylotowego

System musi mieć możliwość dokonywania kontroli celnej z wykorzystaniem urządzenia rentgenowskiego wszystkich bagaży rejestrowanych z dwóch kierunków przylotu jednocześnie rozładowywanych na dedykowanych do tego celu taśmociągach rozładunkowych.

Bagaż z wybranych kierunków lotów powinny być w sposób automatyczny kierowane przez system sortujący na dedykowane do tego celu urządzenie rentgenowskie. Obrazy kontrolowanych bagaży muszą być wyświetlane na stacji kontroli celnej, zlokalizowanej przy urządzeniu w dedykowanym do tego celu stanowisku, przeznaczonym do pracy czasowej. System musi być skonfigurowany w taki sposób, aby wybrane bagaże, które przechodzą kontrolę celną z wykorzystaniem urządzenia rentgenowskiego, a zakwalifikowane zostały przez operatora do dalszej kontroli zostały w sposób automatyczny skierowane i przetransportowane na dedykowane stanowisko kontroli manualnej, stanowisko to musi być zlokalizowane w pobliżu urządzenia rentgenowskiego.

Po sprawdzeniu i oznakowaniu kontrolowanego ręcznie bagaży system musi umożliwiać funkcjonariuszowi Służby Celnej automatyczne przesłanie go do sortowni, by został dostarczony na odpowiedni transporter karuzelowy wraz z innymi bagażami z danego lotu. Stanowisko manualnej kontroli celnej musi być zaprojektowane i wykonane tak, by wyeliminować konieczność ręcznego przenoszenia bagaży, ponadto stanowisko to powinno być skonstruowane w taki sposób aby pomieścić jak największą liczbę bagaży, minimum pięć.

W przypadku awarii automatycznego systemu sortowania bagaży wyznaczonych do kontroli celnej musi istnieć możliwość pracy tego systemu w trybie ręcznym/serwisowym. W takim przypadku układ musi umożliwić kontrolę celną i przesłanie bagaży na dwa dedykowane do tego celu transportery karuzelowe w trybie sekwencyjnym tzn. jeden po drugim z zachowaniem kierunków lotów. Przełączenie układu automatycznego sortowania w tryb ręczny/serwisowy musi być możliwy stanowiskowo i zabezpieczony w taki sposób by uniemożliwić przełączenie przypadkowe i nie autoryzowane oraz zdalnie przez operatora systemu SCADA po uprzedniej autoryzacji.

Pożądane jest by stanowisko kontroli celnej miało dostęp dla funkcjonariuszy Urzędu Celnego od sali odbioru bagaży oznaczonej nr 00.008 na Załączniku nr 1.

5. Zintegrowany system kontroli radiometrycznej pasażerów i bagaży przylotowego

System kontroli radiometrycznej w strefie przylotowej musi mieć możliwość skontrolowania wszystkich bagaży rejestrowanych w tym ponadgabarytowych przechodzących ciągami transportowymi do hali odbioru bagaży oraz pasażerów. Urządzenia do kontroli radiometrycznej

pasażerów należy umieścić w miejscu, w którym zapewniona zostanie kontrola radiometryczna wszystkich pasażerów, którzy podlegają kontroli paszportowej. System musi wykrywać oraz za pomocą alarmu wizualnego i akustycznego powiadamiać obsługę bagażowni oraz funkcjonariuszy Straży Granicznej o wykrytym zagrożeniu. System kontroli radiometrycznej musi być zintegrowany informatycznie z istniejącym systemem kontroli radiometrycznej Terminala T2. Wszystkie urządzenia kontroli radiometrycznej muszą być zarządzane i zobrazowane na istniejącym stanowisku komputerowym w pomieszczeniu 00.104 Terminala T2 oznaczonym na Załączniku nr 3, które umożliwi odczyt wszystkich parametrów pomiarowych i dokonywanie zmian w ustawieniach tych parametrów. Wszystkie bramki radiometryczne wchodzące w skład Systemu muszą być wyposażone w detektory promieniowania gamma i neutronowego, sygnalizatory akustyczno-optyczne oraz muszą być podłączone do istniejącej sieci teletechnicznej terminala T2. Strefy kontrolne dla bramek radiometrycznych określono kolorem czerwonym na rysunku stanowiącym Załącznik nr 1 do niniejszego OPZ.

6. Wymagania do urządzeń wchodzących w skład Systemu Transportu Bagażu

6.1 Transportery karuzelowe (nr 1-5)

Płaskie transportery karuzelowe o kształcie zbliżonym do litery „O” z wewnętrznym wypełnieniem ze stali nierdzewnej, układ transportujący z zachodzącymi na siebie listwami (łuskami), pozwalającymi na uzyskanie ciągłej i gładkiej powierzchni, unikając tworzeniu się luk pomiędzy listwami, zarówno na odcinkach prostych, jak i na łukach. Listwy o wysokiej odporności na zużycie oraz wysokiej ognioodporności. Transportery karuzelowe wyposażone w osłony boczne uniemożliwiające wypadanie bagaży podczas transportu, wykonane ze stali nierdzewnej. Transportery karuzelowe wyposażone w napęd cierny i łagodny start. Transportery karuzelowe powinny umożliwiać instalację na wewnętrznym wypełnieniu tradycyjnych, jak i elektronicznych nośników reklamowych.

6.2 Przenośniki taśmowe

- 6.2.1 Nośność przenośników do 200 kg/m², dla zapewnienia możliwości przejścia na transporterze przez serwisantów/personel.
- 6.2.2 Konstrukcja przenośników zapewniająca 100% dostęp do ich komponentów, celem minimalizacji czasu niezbędnego na wymianę części eksploatacyjnych.
- 6.2.3 Maksymalnie nachylenie przenośników nie może przekroczyć 15° dla zapewnienia bezpiecznego transportu bagaży.
- 6.2.4 Możliwość regulacji przenośników: w zakresie wysokości +/- 50 mm, w zakresie długości: minimum 50 mm.
- 6.2.5 Taśmy wulkanizowane bez połączeń, antystatyczne, niskoszumowe, wykonane z czarnego PCV z impregnowaną powierzchnią roboczą, w celu zmniejszenia tarcia. Dodatkowo zapewniona możliwość zastosowania taśm szybko-złącznych. Taśmy zabezpieczone pokryciem ognioodpornym zgodnie z atestem ISO 340:2004. W przenośnikach pod kątem wymagane zastosowanie taśmy 'z trawką' dla zapobieżenia ślizganiu się bagaży.
- 6.2.6 Naciąg taśmy optymalny, regulacja naciągu taśmy możliwa po obu stronach sekcji napędowej.
- 6.2.7 Prędkość i moc napędów dostosowana do wymaganej wydajności Systemu Transportu Bagażu.
- 6.2.8 Transportery dwukierunkowe sterowane układami zapewniającymi łagodną zmianę kierunku pracy.
- 6.2.9 Automatyka sterująca transporterami zapewnia odpowiednie kolejkowanie bagażu zapobiegające zatorom.

6.2.10 Dobór materiałów i podzespołów pozwalający na ograniczenie przenoszenia drgań na konstrukcję budynku (m.in. regulowane podpory pod transportery wyposażone w amortyzatory drgań).

6.2.11 Przenośniki wyposażone w koła, celem łatwego ich przesuwania/wysuwania.

6.2.12 Przenośniki wyposażone w demontowalne osłony: w strefie zastrzeżonej ze stali węglowej, zabezpieczone antykorozyjnie; w strefie ogólnodostępnej: ze stali nierdzewnej 304 w wykonaniu estetycznym.

6.2.13 Przenośniki w strefie odbioru bagaży wyposażone w odpowiednie osłony zabezpieczające przed dostępem pasażerów do elementów ruchomych.

6.2.14 Poziom hałasu zminimalizowany, tj. poziom hałasu mierzony w odległości 1m od każdej części systemu wynosić powinien ok.:

- 62 dB (A) w strefach publicznych;
- 75 dB (A) w pozostałych strefach.

Spełnienie tych wymogów musi być potwierdzone stosownym pisemnym oświadczeniem producenta lub wykonawcy systemu jeśli jest producentem zastosowanych urządzeń.

6.2.15 Przenośniki o wysokiej trwałość przystosowane do pracy ciągłej, 24 godziny/ dobę.

6.2.16 Przenośniki przystosowane do pracy w zakresie temperatur pomiędzy +5°C do +40°C.

6.3 Divertery poziome

Divertery poziome stosowane do przesunięcia bagaży z normalnego biegu systemu transportu na taśmociąg zlokalizowany pod kątem 90°. Ramię divertera wyposażone w taśmę napędzaną niezależnym napędem. Wykonanie i użyte materiały uniemożliwiają ześlizgiwanie i staczanie się bagaży. Divertery w wykonaniu ze stali węglowej, zabezpieczonej antykorozyjnie. Sterowanie i napęd nie powinien powodować uszkodzeń bagaży ani jego zatorów.

6.4 Urządzenie rentgenowskie

6.4.1 Urządzenie rentgenowskie dostarczone zostanie wraz z walizką testową i wyposażeniem służącym do kalibracji tych urządzeń. Urządzenie rentgenowskie musi spełniać polskie normy ochrony życia i zdrowia ludzkiego, ochrony lotnictwa cywilnego, bezpieczeństwa i ochrony radiometrycznej.

6.4.2 Urządzenie rentgenowskie musi być podłączone do istniejącej w Porcie Lotniczym Gdańsk sieci LAN służącej do centralnego zarządzania urządzeniami rentgenowskimi. Ponadto urządzenia rentgenowskie muszą posiadać wymiary tunelu nie mniejsze niż 100x100 cm, dwa generatory promieniowania, obsługiwać technologię Dual View i być wyposażone w opcję projekcji wirtualnych obrazów zagrożeń (TIP), wraz z biblioteką TIP dla tego modelu urządzeń zgodną z wymaganiami w zakresie przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

6.4.3 Urządzenie rentgenowskie musi być zlokalizowane w taki sposób aby zapewnić łatwy dostęp serwisowy i łatwy dostęp do całkowitej wymiany urządzenia, który nie może przekraczać 3 godzin.

6.5 Bramki Radiometryczne

Wszystkie bramki radiometryczne powinno być wyposażone w:

- a) detektor gamma o czułości nie mniejszej niż 150 cps/($\mu\text{R} \times \text{h}^{-1}$) dla ^{241}Am i 125 cps/($\mu\text{R} \times \text{h}^{-1}$) dla ^{137}Cs ,
- b) detektor neutronów o czułości nie mniejszej niż 500 zliczeń/cm² /n dla Pu- α -Be,
- c) detektor ruchu,
- d) zasilanie sieciowe: urządzenie powinno być przystosowane do zasilania z sieci energetycznej o parametrach obowiązujących w Polsce (50-60 Hz, 220-240 V),

- e) Szerokość i wysokość pasa detekcji gwarantującą kontrolę radiometryczną osób, bagażu i towarów we wszystkich strefach objętych przedmiotem zamówienia.
- f) Ilość fałszywych alarmów max 0,1 %.
- g) Gotowość do pracy: max 7 minut od chwili włączenia.

7. Przenośnik transportowy dla bagażu tranzytowych oraz „rush”.

7.1 System musi mieć możliwość transportu bagażu tranzytowych oraz „rush” specjalną linią transportu bagażu tranzytowych z bagażowni przylotowej do pomieszczenia A.002 zlokalizowanego w antresoli poniżej poziomu sortowni by w przyszłości za pomocą przenośników taśmowych mogły być przetransportowane do bagażowni odlotowej.

7.2 Wykonawca musi zaprojektować i wykonać dwa punkty przekazywania bagażu tranzytowych zlokalizowane w sortowni przylotowej pom. 00.065 oraz jeden punkt przekazania bagażu „rush” zlokalizowany w Hali odbioru bagażu pom. 00.008 wraz z systemem transportującym je do pomieszczenia A.002 w antresoli pod sortownią.

Stanowisko załadunku bagażu „rush” powinno być zlokalizowane w hali odbioru bagażu jak najbliżej magazynu „Lost & Found” zlokalizowanych w pom. 00.196 i 00.197 oznaczonych kolorem czarnym na Załączniku nr 1 do niniejszego OPZ.

Projekt i wykonanie systemu transportu bagażu pomiędzy pom. A.002 a bagażownią odlotową w Terminalu T2 nie jest przedmiotem niniejszego zamówienia.

8. Zabezpieczenie strefy zastrzeżonej lotniska

Strefa zastrzeżona lotniska musi być zabezpieczona przed nieuprawnionym dostępem osób i przedmiotów zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawa, również w trakcie wydawania bagażu pasażerom. W przypadku próby wejścia osób nieuprawnionych do strefy zastrzeżonej lotniska lub wniesienia przedmiotów zabronionych do strefy zastrzeżonej lotniska system musi generować alarm w budynku Służby Ochrony Lotniska i pomieszczeniu CBiDT zlokalizowanym w Terminalu pasażerskim T-2 pom. Nr 02.020 oznaczonym na załączniku nr 4. Do realizacji powyższego zamawiający zezwala na wykorzystanie istniejącego w terminal T-2 systemu sygnalizacji włamania i napadu. Zasuwę pożarową oprócz roli przeciwpożarowych pełnić będą jednocześnie funkcję ograniczenia dostępu pomiędzy halą odbioru bagażu a pomieszczeniem sortowni, i przystosowane będą pod względem trwałości i funkcjonalności do współpracy w trybie ciągłym z systemem transportu bagażu, tzn. będą automatycznie otwierane przy rozpoczęciu pracy Systemu Transportu Bagażu i automatycznie zamykane przy zakończeniu jego pracy. Przed zamknięciem zasuw System usunie bagaże z przestrzeni pod nimi, ponadto muszą one posiadać możliwość awaryjnego otwierania. Ponadto system musi być wyposażony w Kurtyny wstęgowe dla ograniczenia przepływu powietrza w czasie pracy Systemu.

8.2 Wyposażenie pożarowe

Cały system musi być wyposażony w zabezpieczenia pożarowe zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa W miejscach gdzie jest to konieczne zamontowane muszą być zasuwę pożarowe. Odporność pożarowa zgodna z obowiązującymi przepisami prawa. Przed zamknięciem zasuw System usunie bagaże z przestrzeni pod zasuwami.

9. Wymagania funkcjonalne Systemu Transportu Bagażu

System Transportu Bagażu powinien spełniać następujące funkcjonalności:

- funkcja automatycznego sortowania i transportu
- oszczędność energii;
- progresywne zatrzymywanie i uruchamianie kolejnych transporterów ('die-back');
- usuwanie awarii poszczególnych elementów systemu bez konieczności wyłączenia pozostałych elementów systemu;

wizualizacja na podkładach graficznych pracy kompletnego systemu na niezależnych stacjach SCADA z panelem dotykowym. System Transportu Bagażu musi zostać wyposażony przez Wykonawcę w dwa stanowiska SCADA odwzorowujące pracę poszczególnych elementów systemu w tym stan zasuw pożarowych. Terminale SCADA powinny być zlokalizowane w pomieszczeniu Centrum Bezpieczeństwa i Dozoru Technicznego (CBiDT) w Terminalu T2 oznaczonym na załączniku nr 4 oraz sortowni bagażu przylotowego w takim miejscu które zagwarantuje łatwy dostęp do terminala w trakcie prac serwisowych.

- współpraca z urządzeniami rentgenowskimi;
- współpraca z systemem kontroli radiometrycznej.
- współpraca z istniejącym systemem FIS Zamawiającego;

System Transportu Bagażu będzie zintegrowany z systemem FIS Zamawiającego w zakresie otrzymywania bieżącej informacji rejsowej oraz planowania i zarządzania zasobami, tj. przypisania poszczególnych transporterów karuzelowych do określonych rejsów, oraz planowania i zarządzania czasami otwarcia/ zamknięcia zasobów, tj. uruchamiania i zatrzymywania transporterów karuzelowych. W tym celu w bagażowni przylotowej musi zostać zlokalizowane stanowisko z terminalem operatora zintegrowane z lotniskowym systemem informacyjnym. Stanowisko to musi umożliwić pracownikowi obsługi naziemnej przypisanie rozładowywanego bagażu do odpowiedniego transportera, np. jeżeli w/w numer/kierunek lotu w systemie FIS nie został jeszcze zdefiniowany lub zachodzi konieczność zmiany przyporządkowania (np. w przypadku awarii transportera). W takim przypadku musi istnieć możliwość ręcznego przypisania numeru/kierunku lotu do innego, sprawnego transportera karuzelowego.

Funkcje (planowania / zarządzania zasobami oraz planowania/ zarządzania czasami otwarcia/ zamknięcia zasobów) będą dostępne ze stacji SCADA.

Za pomocą systemu FIDS będącego podsystemem systemu FIS Zamawiającego, informującym personel agenta handlingowego o przyporządkowaniu punktów rozładunkowych do poszczególnych przenośników karuzelowych w hali odbioru bagażu, a pasażerów o miejscu odbioru bagażu, Wykonawca zapewni informację wizualną o rozpoczęciu/zakończeniu rozładunku bagażu z danego lotu. Wykonawca zapewni również wyświetlenie informacji dla personelu agenta handlingowego o wyznaczeniu danego lotu do kontroli celnej.

- współpraca z istniejącym systemem BMS (System Zarządzania Budynkiem) Zamawiającego.

System Transportu Bagażu będzie zintegrowany z systemem BMS Zamawiającego w zakresie przesyłania do systemu BMS informacji o stanie pracy, stanie zasuw pożarowych i awariach Systemu Transportu Bagażu.

- Współpraca z istniejącym systemem SAP Zamawiającego

W przypadku pożaru, system SAP będzie wysyłał do Systemu Transportu Bagażu odpowiedni sygnał, celem zamknięcia zasuw pożarowych będących w przejściach Systemu Transportu Bagażu przez granice pożarowe. Przed zamknięciem zasuw System usunie bagaże z przestrzeni pod zasuwami.

10. Gwarancja jakości Systemu

System wraz z wszystkimi Urządzeniami wchodzącymi w jego skład jest objęty 5 letnim okresem gwarancji jakości, rozpoczynającym się z dniem dokonania przez Zamawiającego odbioru końcowego. W okresie gwarancji jakości, w szczególności na koniec tego okresu Wykonawca zapewni prawidłowe działanie Systemu.

Obsługa gwarancyjna obejmuje następujące prace i usługi:

10.1 Czasy reakcji/ przywrócenia/realizacji usług od momentu otrzymania Zgłoszenia jak określono poniżej:

Service Desk				
Okres dostępności Usługi Service Desk	24 h- przez 7 dni w tygodniu bez wyłączeń			
	Klasyfikacja awarii			
	Super krytyczny	Krytyczny	Podwyższony	Standardowy
Czas Reakcji	6 godziny	6 godzin	12 godzin	12 godzin
Czas Przywrócenia	12 godzin	24 godziny	24 godziny	24 godziny
Czas realizacji	24 godziny	48 godzin	7 dni kalendarzowych	14 dni kalendarzowych

Zgodnie z następującymi oznaczeniami:

Awaria- pogorszenie normalnych funkcjonalności Systemu lub braku dostępności jego funkcjonalności;

Poziom super krytyczny- awaria skutkująca zatrzymaniem całego Systemu lub zatrzymaniem pracy układu automatycznego sortowania bagaży rejestrowanych przeznaczonych do kontroli celnej lub awaria skutkująca wyłączeniem urządzenia rentgenowskiego w układzie automatycznego sortowania bagaży rejestrowanych;

Poziom krytyczny- awaria skutkująca brakiem możliwości użytkowania dwóch przenośników karuzelowych lub dwóch ciągów rozładunkowych w tym transferowego.

Poziom podwyższony- każda inna awaria dotycząca Systemu Transportu Bagażu skutkująca obniżeniem jego wydajności;

Poziom standardowy- pozostałe awarie urządzeń w Systemie Transportu Bagażu, w tym urządzenia do kontroli radiometrycznej, nie mające wpływu na wydajność systemu ;

Czas reakcji- czas upływający od momentu otrzymania od Użytkownika Zgłoszenia, do momentu faktycznego podjęcia przez Wykonawcę realizacji żądanej usługi;

Czas przywrócenia- czas upływający od momentu otrzymania od Użytkownika Zgłoszenia do czasu Usunięcia Awarii lub zastosowania rozwiązania tymczasowego do czasu Usunięcia Awarii;

Czas realizacji- czas upływający od momentu otrzymania od Użytkownika Zgłoszenia do czasu Usunięcia Awarii;

Dni kalendarzowe- oznacza dni od poniedziałku do niedzieli bez wyłączeń;

Dostęp do usługi - zakres czasowy świadczenia przez Wykonawcę Usług

Status- oznacza stan realizacji Usługi;

System(y)- wszelkie urządzenia i instalacje, które podlegają Usługom;

Test gotowości- test Systemu Transportu Bagażu sprawdzający ich stan i gotowość do pracy;

Umowa- umowa zawarta pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą;

Usługa- wszystkie lub niektóre z usług objętych niniejszą Specyfikacją;

Usługa ServiceDesk- Service Desk obejmuje utrzymanie Systemu Transportu Bagażu w należytym funkcjonowaniu, w tym Usuwanie Awarii;

Usługa on-site- wykonanie Usługi w miejscu fizycznej lokalizacji Systemów;

Usunięcie Awarii- przywrócenie pełnej funkcjonalności Systemu utraconej lub ograniczonej w wyniku Awarii (przywrócenie do stanu pierwotnego);

Użytkownik- oznacza osobę upoważnioną przez Zamawiającego do obsługi Systemu Transportu Bagażu;

Zgłoszenie- zgłoszenie Awarii;

- Usługi świadczone będą przez Wykonawcę w miejscu eksploatacji Systemów lub w braku konieczności świadczenia Usługi on-site, zdalnie, przy użyciu elektronicznych środków porozumiewania się;
- Zamawiający zapewni wskazanym pracownikom Wykonawcy dostęp do sprzętu będącego przedmiotem Zgłoszenia po spełnieniu przez nich wymagań bezpieczeństwa obowiązujących u Zamawiającego;
- Wykonawca jest odpowiedzialny za posiadanie odpowiednio wykwalifikowanych pracowników do świadczenia Usług;
- Wykonawca zobowiązuje się do przestrzegania zasad i przepisów Zamawiającego w zakresie Bezpieczeństwa Systemów, polityki ochrony danych i zachowania poufności oraz do przestrzegania przepisów i zasad bezpieczeństwa obowiązujących w miejscach świadczenia Usług.

10.2 Obsługa Zgłoszeń

Wykonawca zapewni następujące sposoby przyjęcia Zgłoszenia (aktywne 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu bez wyłączeń):

- a. Telefonicznie- pod zdefiniowany przez Wykonawcę numer telefonu;
- b. Faksem- na zdefiniowany przez Wykonawcę numer telefonu;
- c. Poczta elektroniczną- na adresy zdefiniowane przez Wykonawcę:
 - Wykonawca będzie rejestrować wszystkie Zgłoszenia, nadając im unikalny numer. Każdorazowo fakt przyjęcia Zgłoszenia będzie niezwłocznie potwierdzany e-mailem na adres Użytkownika zgłaszającego;
 - Każdorazowo po wykonaniu Usługi Wykonawca poinformuje Użytkownika zgłaszającego o fakcie jej zrealizowania;
 - Wykonawca umożliwi Zamawiającemu dokonanie oceny wykonanej Usługi i wniesienie zastrzeżeń odnośnie sposobu rozwiązania;
 - Wykonawca zapewni Zamawiającemu dostęp do informacji o Statusie.

10.3 Testy i przeglądy okresowe

10.3.1 Testy gotowości obejmują kompletny System zgodnie z wymogami dotyczącymi Urządzeń wchodzących w jego skład. Przed oddaniem Systemu do eksploatacji, Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia w obecności przedstawicieli Zamawiającego testów wszystkich funkcjonalności Systemu w warunkach normalnej pracy eksploatacyjnej w sposób ciągły w okresie nie krótszym niż 24 godziny. Wykonawca musi zademonstrować działanie wszystkich elementów i funkcji obsługi bagażu w tym tranzytowego i „rush”.

10.3.2 Przeglądy okresowe będą przeprowadzane przez Wykonawcę zgodnie z wymaganiami producentów lub dostawców poszczególnych Urządzeń na koszt Wykonawcy;

10.3.3 Przeglądy okresowe będą przeprowadzane zgodnie z przygotowanym przez Wykonawcę harmonogramem uzgodnionym z Zamawiającym;

10.3.4 Wykonawca zapewni materiały eksploatacyjne, podlegające wymianie w ramach każdego kolejnego z przeglądów okresowych.

10.3.5. bez uszczerbku dla innych obowiązków wynikających z Umowy, Wykonawca w terminie uzgodnionym z Zamawiającym nie później niż na 30 dni przed zakończeniem okresu gwarancji jakości przeprowadzi przegląd końcowy w celu potwierdzenia lub doprowadzenia do sprawności Systemu. DO przeglądu końcowego będą miały zastosowanie wymagania przewidziane dla przeglądów okresowych.

10. 4 Kary Umowne

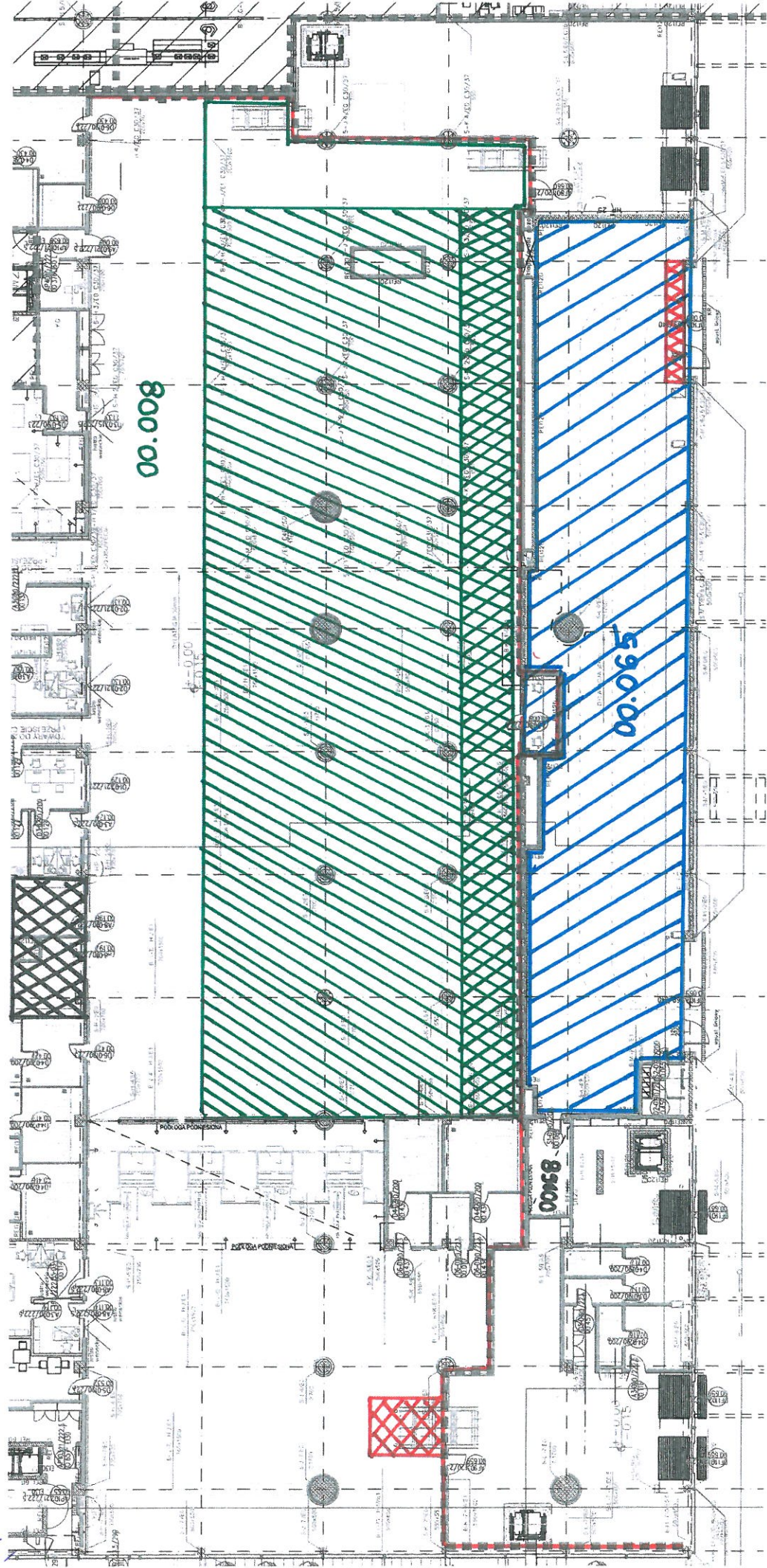
Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne za każde przekroczenie czasu wykonania Usług zgodnie z poniżej zamieszczoną tabelą (podane kwoty w PLN)

		ServiceDesk			
Przekroczenie		Super krytyczny	Krytyczny	Podwyższony	Standardowy
Czas Reakcji	<25%	500	100	100	50
	25-50%	1 000	150		
	>50%	2 000	200		
Czas Przywrócenia	<25%	10 000	10 000	1 000	500
	25-50%	20 000	15 000		
	>50%	30 000	20 000		
Czas Realizacji	<25%	50 000	10 000	2 000	1 000
	25-50%	70 000	15 000		
	>50%	20 000 za każdą kolejną dobę	5 000 za każdą kolejną dobę		

[Handwritten signature]

ZAK. NR 1

LOST & FOUND



00.008

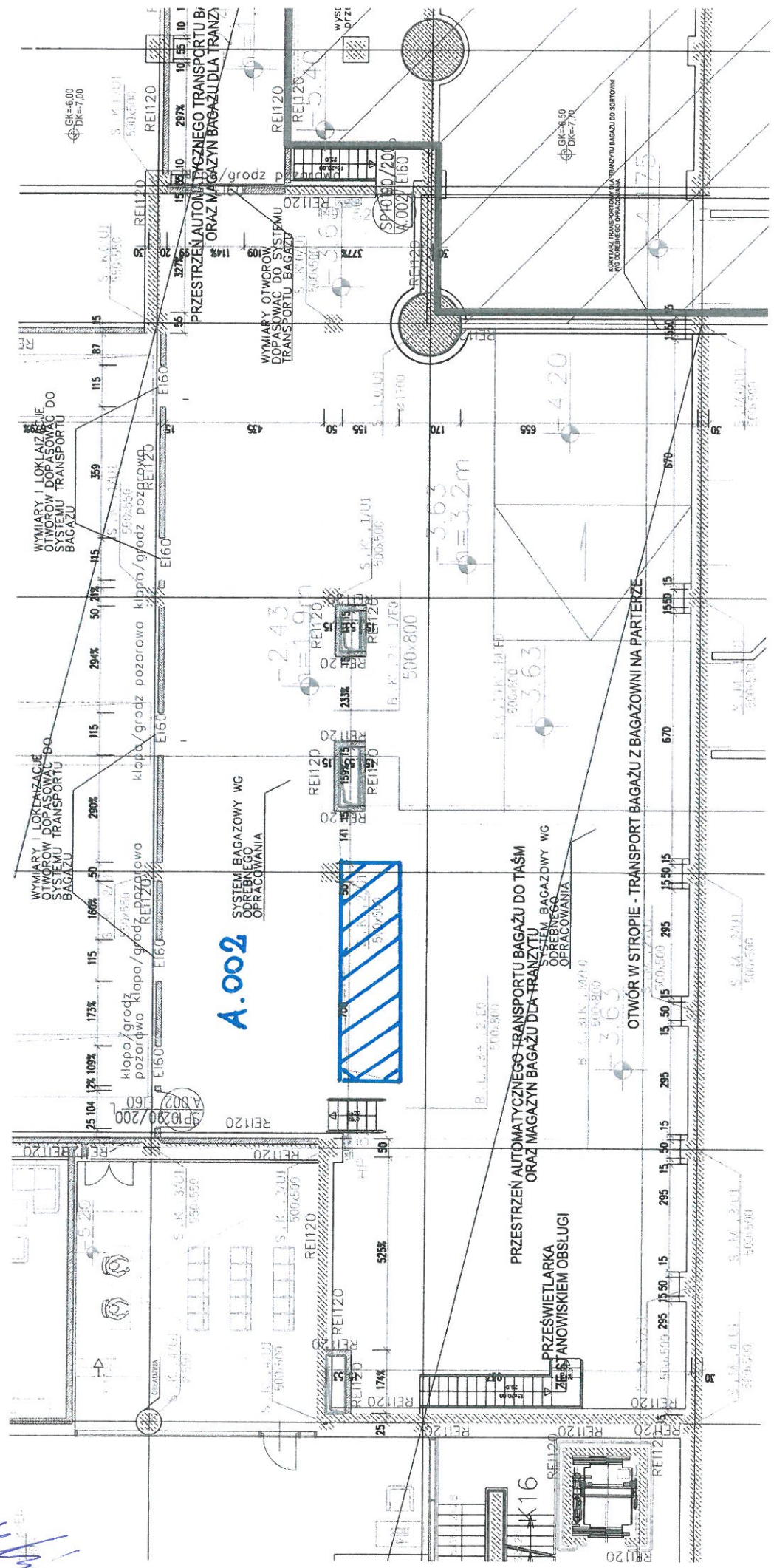
00.065

00168

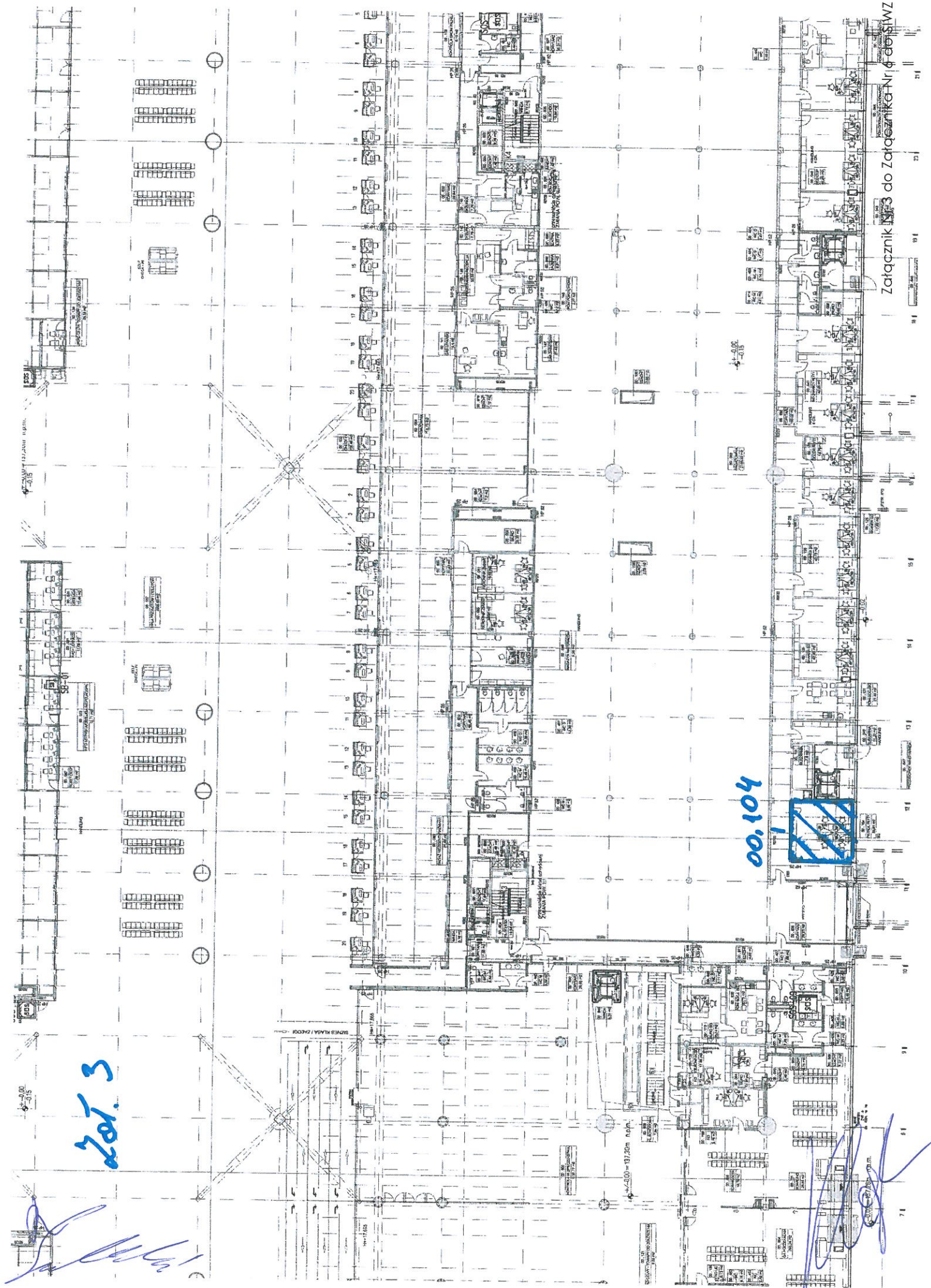
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ZAK. NR 2



[Handwritten signature]



Załącznik Nr 3 do Załącznika Nr 4 do SWZ

Zof. 3

00.104

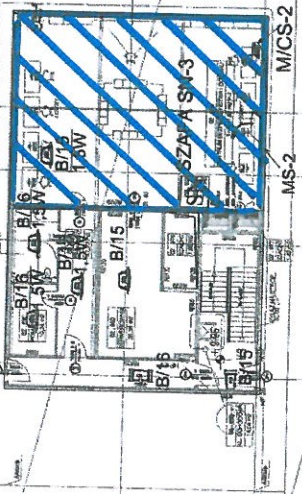
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Załącznik 4

02.020



WYKONANIE PRAC
WYKONANIE PRAC

WYKONANIE PRAC
WYKONANIE PRAC

WYKONANIE PRAC
WYKONANIE PRAC

[Handwritten signature]