

18 בפברואר 2021

לכבוד

משתתפי הקול קורא

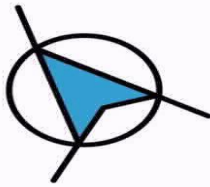
קול קורא להצטרפות למאגר ספקי פתרונות טכנולוגיים מתקדמים בתחום התחבורה של חברת נתיבי איילון בע"מ

הודעת הבהרה מס' 1

חברת נתיבי איילון בע"מ (להלן: "החברה" או "נתיבי איילון") מתכבדת לפרסם הבהרות, לרבות מענה לשאלות שהתקבלו, בקשר לקול קורא שבנדון (להלן: "הקול קורא"), כדלקמן:

תשומת לב המשתתפים מופנית למסמכי הקול הקורא המעודכנים שבאתר, הכוללים, בין היתר, עדכון רשימת תחומי התחבורה המתוארים בסעיף 2.2 לקול הקורא, וכן לפירוט התחומים המנויים בסעיף 3 לקול הקורא.

שאלות/תשובות	סעיף/נושא	מס'
<p>סעיף 2.2 וסעיף 3 יעודכנו ונוסחם יהיה כדלקמן:</p> <p>2.2 בכוונת החברה לפרסם באופן הדרגתי, ומעת לעת, פניות פומביות להצטרפות למאגרי הספקים של החברה לפתרונות טכנולוגיים עבור תחומי תחבורה שונים, ובכלל זה:</p> <p>2.2.1 אמצעים ומערכת לניטור וניהול תנועה;</p> <p>2.2.2 הגברת הבטיחות וניטור בשבילי אופניים;</p> <p>2.2.3 מערכות לספירת נוסעים (מחוץ ומפנים הרכב);</p> <p>2.2.4 הדפסת אלמנטים בתלת מימד;</p> <p>2.2.5 מערכות ניהול טעינת רכבים חשמליים ואוטובוסים;</p> <p>2.2.6 אמצעי ניטור וניהול תחזוקת תשתית;</p> <p>2.2.7 מערכות שליטה ובקרה;</p> <p>2.2.8 ניהול ביקושים;</p> <p>2.2.9 טכנולוגיות למסופים;</p> <p>2.2.10 סידור וניתוח מידע;</p> <p>2.2.11 אנליטיקה;</p> <p>2.2.12 ; V2X</p>	<p>2.2</p> <p>3</p>	<p>.1</p>

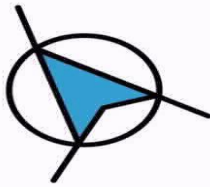


האתגרים העומדים בפני חברת נתיבי איילון

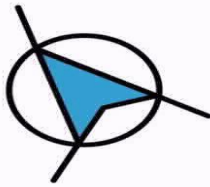
3

3.1 אמצעים ומערכות לניטור וניהול תנועה – עם העליה לאורך השנים במספר הרכבים הנעים בכבישי הארץ, הן כבישים עירוניים והן בין עיולה ובטוחה. חברת נתיבי איילון, בהיותה מופקדת על שילוב אמצעים טכנולוגיים מתקדמים לשיפור ושכלול התחבורה בישראל מחפשת טכנולוגיות ואמצעים/מערכות לניטור וניהול תנועה מתקדמים אשר יסייעו בהקלת מצב הכבישים וישפרו את הבטיחות התחבורתית. אלה עשויים לכלול, למשל, מערכות רמזורים חכמות, לרבות מערכות רמזורים המאפשרות אופטימיזציות של זמני המתנה ושל ניצול קיבולתם של צמתים הן ברמת הצומת המקומית והן לאורך צירי תנועה, שיטות ואמצעים לניטור תנועה מצד התשתית, מערכות טכנולוגיות המציגות נתונים המועברים מצדדי ג' על שכבה גיאוגרפית, אמצעים לניטור תנועה בזמן אמת באמצעות אמצעים המותקנים על כלי הרכב וכדומה. הפתרונות יכולים שיהיו חומרה, תוכנה או שילוב ביניהם. יודגש שהכוונה בסעיף זה הינה למערכות לניהול תנועה, ולא למוצרים "בדידים" (דוגמת מצלמות, חיישנים, וכדומה) העומדים ברשות עצמם ואשר תדרש אינטגרציה מערכתית על מנת לשתף אותם במערכות ניהול תנועה.

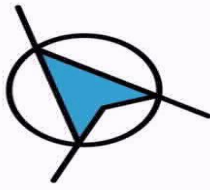
3.2 הגברת הבטיחות וניטור בשבילי אופניים – מעבר לשימוש ההולך ועולה באופניים לצרכי ספורט וביילוי, שיעור השימוש באופניים כתחליף לכלי רכב ממונע גם הוא הולך ותופס מקום משמעותי בכבישי הארץ והעולם. צפיפות הכבישים, העדר מקומות חנייה נוחים, יוקר הדלק, ריבוי תאונות הדרכים, וזיהום האוויר המתגבר הם רק חלק מהגורמים שמניעים את הציבור לבחור באופניים ככלי התחבורה העיקרי שלהם. יתרה מזאת, ממשלת ישראל, כמו גם מדינות רבות אחרות, רואה את החשיבות הלאומית במגמה זו, ומעודדת אותה. עידוד זה בא לידי ביטוי בהסבת מדרכות ו/או נתיבי רכב ממונע לנתיבי אופניים, אך גם מייצר את הצורך החיוני בשימוש באמצעים אשר יגבירו את בטיחותם של הרוכבים, וינעימו את רכיבתם. במסגרת זו מקימה חברת נתיבי איילון את פרויקט ה"אופנידן", אוטוסטרדת אופניים של 110 ק"מ. החברה מעוניינת בהצעות למוצרים עתירי טכנולוגיה, אשר יגבירו את בטיחות הרוכבים וסביבותיהם, יאפשרו להם נסיעה נוחה, יזהו אזורים, נתיבים, ומרווחי זמן בהם צפיפות האופניים גבוהה, ינטרו את מצב שבילי/מסלולי האופניים, ויסייעו באכיפת חוקי הרכיבה. לשם הדגמה, מוצרים אלה עשויים לכלול (לרבות אך לא רק) אמצעים מתקדמים לסימון שבילי אופניים, אמצעי הוריה ועדיפות רמזורית לאופניים לצורך הגברת הבטיחות, אמצעי אזהרה מפני אופניים באזורי סיבוב בהם הראיה מוגבלת, אמצעי הנחיית מהירות בהתקרבות לצמתים, אמצעי סימון והעברת מידע לרוכב, אמצעי



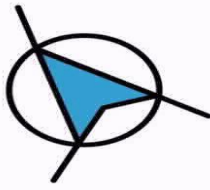
<p>זיהוי ואיסוף מידע, ואמצעי אכיפה. כמו כן מעוניינת החברה באפליקציות לטלפונים חכמים ו/או מכשירים ייעודיים לרוכבי אופניים, בשפה העברית, שתאפשרנה ניווט ותספקנה מפות שטח, ואף ישמשו להעברת נתונים בין האופניים למרכז הבקרה לצורך ניטור והעברת מידע, יתריעו על אירועים או אירועים פוטנציאלים, וכדומה.</p>		
<p>3.3 מערכת ספירת נוסעים – בשנים האחרונות החלו רשויות התחבורה בעולם לפעול להקטנת הצפיפות בכבישים באמצעות תמריצים שונים לנהגים לעידוד ויתור על השימוש ברכב הפרטי, ומעבר לשימוש בתחבורה ציבורית וביצוע נסיעות משותפות המעלות את מקדם המילוי ברכב. אחד האמצעים שהולך ונהיה נפוץ הוא הכרזה על נתיב כ"נתיב מהיר" אשר הכניסה אליו מותרת רק לרכבים בהם מספר הנוסעים עולה על מינימום מסוים (לרוב בין 2 ל 4, כולל הנהג). התפתחו מספר גרסאות לנתיבים כאלה, ומה שמשותף לכולם הוא צורך הרשויות לדעת מה מספר הנפשות בכל רכב, על מנת למנוע שימוש בלתי חוקי בנתיב (וכתוצאה מכך עליית הצפיפות בו, וירידת מהירות הנסיעה). כמו כן, המדינה בוחנת אפשרות לעידוד הגדלת מקדם המילוי ברכב הפרטי באמצעות מתן תמריצים באופן דיפרנציאלי בפריסה ארצית בהתאם למוצא ויעד הנסיעה ושעות הנסיעה. מכיוון שאפשרויות האכיפה באמצעים "קונבנציונליים" כגון משטרה הינן מסוכנות וקשות ליישום, נוצר הצורך בפתרון טכנולוגי המאפשר זיהוי של מספר יושבי הרכב ברמת דיוק גבוהה מאד, וזאת על ידי מערכות לספירת נוסעים. במהלך למעלה מעשר שנים נעשו ברחבי העולם ניסיונות לפתח מערכות טכנולוגיות לספירת נוסעים במגוון שיטות, אולם עד כה טרם זיהתה החברה מערכת שמסוגלת להפיק רמות דיוק מספקות. עם ההתפתחות המהירה של נתיבים כאלה בישראל מעוניינת החברה במערכת ספירת נוסעים, בין אם באמצעות מכשור מחוץ לרכב או בתוכו, אשר תוכל לספק פתרון זמין ומדויק לבעיה.</p>		
<p>3.4 הדפסת אלמנטים בתלת מימד – בשנים האחרונות ישנה עלייה תלולה בשימושים שניתן לבצע במדפסות וברובוטים לטובת הקמת אלמנטים המיועדים לתשתית (גשרים, מעברים, מעקות, כבישים וכו') כגון הדפסה/יציקת מעברים. ההצעות אותן תבחן החברה הן אלו שעומדות בתקנים הנדרשים לאלמנטים אותם תבקש החברה להקים. בתחום טכנולוגי זה יבחנו הצעות העוסקות במדפסות/רובוטים להדפסת אלמנטים. על ההצעות לכלול מידע על גודל האלמנטים הניתנים להדפסה, מגוון החומרים שניתן לעשות בו שימוש וכן הערכת עלויות מפורטת (עלות ראשונית, עלות תפעול, עלות וזמינות חומרים וכו') בהן כרוך יישום הטכנולוגיה המוצעת.</p>		



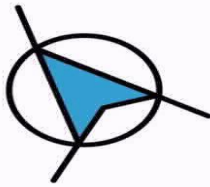
<p>3.5 מערכת טעינה וניהול מערכות טעינה לאוטובוסים – שיטות ואמצעי הנעת אוטובוסים מראים מגמה הולכת וגוברת לכוון הנעה חשמלית. החברה, אשר תומכת במגמה זו, מבצעת בימים אלה תכנון ויישום של מערכות טעינה חשמליות, חכמות, לציי אוטובוסים. מתוך כך מעוניינת החברה לבחון הצעות למערכות טעינה כאמור, מסוגים שונים, הכוללות, בין השאר, מערכות לטעינה סטטית ומערכות לטעינה דינמית, מערכות לטעינה מהירה, מערכות לטעינה איטית, מערכות הכוללות אופטימיזציה וניהול הטעינה בהתאם לצרכי צי האוטובוסים כמו גם לתעריפי חשמל בשעות שונות, שיטות אחסנת חשמל (מצברים) מסוגים שונים, קבלי על, שיטות לאגירה והפקה של אנרגיה מתנועת כלי רכב, ועוד. בפירוט המערכות המוצעות יש לציין את מאפייני מרכיביהן, שיטות ההתחברות, דרישות לעבודות תשתית, תאימות לסוגי אוטובוסים שונים, דרישות תחזוקה, ויכולות מערכות הניהול שלהן.</p>	
<p>3.6 אמצעי ניטור וניהול תחזוקת תשתית – עובדים ורכבי עבודה העוסקים בתחזוקת תשתית עובדים ברמת סיכון גבוהה ואף מהווים, יותר ממשתמשי דרך אחרים, קורבנות של תאונות דרכים. חברת נתיבי איילון, אשר מתחזקת את כביש 20 ממבוא איילון ועד כביש 57 (לשני הכיוונים), מבקשת לקבל מידע לגבי מוצרים וטכנולוגיות לניטור שוטף של עבודות תחזוקה. מידע זה עשוי לכלול אמצעים טכנולוגיים לניהול וייעול עבודת התחזוקה, אמצעים לניטור מצב התשתית וכדומה.</p>	
<p>3.7 מערכות שליטה ובקרה – עקב העלייה בכמות מקורות המידע וניהול הממשקים הרבים הנובעים מאופטומיזציה ואינטגרציה בין מערכות, וכן הצורך באיסוף ועיבוד המידע הרב, ומבחינת היכולת לנהל ולייעל את התהליכים. לאור האמור, נתיבי איילון מבקשת לקבל הצעות למערכות שליטה ובקרה שיכולות להוות מענה אינטגרטיבי לאתגרים העולים מהאמור ושניתן ליישם בתחומים מגוונים שונים כגון: תנועה, תחבורה ציבורית, חניה, אירועים, עיר חכמה, רכבים אוטונומיים וחצי אוטונומיים, ניהול מרחבי (לרבות מרחב בתוך העיר, מסוף, חניון וכד'), ופרויקטים בקשר עם הנ"ל.</p>	
<p>3.8 ניהול ביקושים - המציאות בדרכים מעידה כי תשתיות לבדן אינן מספיקות כדי להתמודד עם כמות כלי הרכב הגבוהה שבכבישים, וכי הדרך להקל על בעיית הגודש בכבישים היא באמצעות ניהול הביקושים. לאור זאת, חברת נתיבי איילון, אשר מקדמת תוכניות ניהול ביקושים ברמת הפרט, ברמת המעסיק, ברמת הרשות המקומית והן ברמת הטכנולוגיה, מעוניינת לבחון טכנולוגיות התומכות במענה תחבורתי ובניהול תחבורתי חכם, המאפשרות בחינה ושימוש חוצה-גופים ומאגדות יוממים באזורים דומים, למתן פתרונות אלטרנטיביים לרכב הפרטי, תוך הוכחת כדאיות</p>	



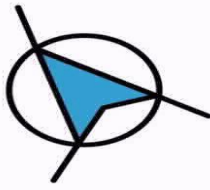
<p>כלכלית/חברתית/אקולוגית, לרבות פתרונות לדוגמת תחבורה שיתופית ופלטפורמות למעסיקים ולניהול עבודה מרחוק.</p>	
<p>3.9 טכנולוגיות למסופים - חברת נתיבי איילון מתכננת הקמה של כעשרה מסופי תחבורה ציבורית חדשים ושדרוג של מסופים קיימים. חלק חשוב מהקמת מסוף הינו הפתרונות הטכנולוגיים המשלמים, לרבות פתרונות לשיפור חוויות הנוסע והנהג, לשיפור ניווט הנוסע והנהגים במסוף, בטיחות, ניטור האוטובוסים ומצב התחזוקה שלהם, ואמצעי עזר לבעלי מוגבלויות.</p>	
<p>3.10 סידור וניתוח מידע- לאור כניסה המאסיבית של טכנולוגיות חדשות והגידול בכמות ומגוון הנתונים הזורמים במרחב הפעילות של נתיבי איילון, נתיבי איילון מעוניינת בהקמת תשתית שתנהל ותנגיש את המידע בין גורמיה השונים, לרבות עם קהילות המתכננים והחוקרים למיניהם ולציבור בסטנדרטים מקובלים. לצורך כך, נתיבי איילון מחפשת, בין היתר, חברות המתמחות בטיפול בנתוני תחבורה וניהול, חברות המתמחות בקליטת מידע ממאגרי מידע, ממערכות הפתוחות ובקוד פתוח, חברות שיוצרות ליצור אלגוריתמים חכמים המבוססים מידע שעונות על שאלות מורכבות, ועוד.</p>	
<p>3.11 אנליטיקה – אחד האתגרים עימו מתמודדת החברה הינו ניתוח מתקדם ואפקטיבי של נתונים הנאספים מחיישנים מסוגים שונים: בין עם תמונה המתקבלת ממצלמות סטילס או וידאו ובין עם מידע הנאסף מחיישנים וגלאים אחרים הקיימים ו/או יותקנו באזור הנדרש לניתוח. הניתוח הנדרש יעשה גם בזמן אמת, וזאת באמצעות אלגוריתמיקה ו Deep Learning שיאפשרו זיהוי וניטור אירועים, ספירה וסיווג נוסעים וכדומה.</p>	
<p>3.12 V2X – לאור התפתחות הטכנולוגיה בתחום, החברה צופה כי בעתיד תחום ה - V2X (Vehicle-to-Everything) יהפוך לזמין בכל הרכבים החדשים. מלבד תעשיית הרכב, יהיו הזדמנויות רבות לתעשיות וארגונים שונים הכוללים רכבים, בעלי יכולת לתקשר עם מכוניות תומכות V2X. לדוגמה, תעשיות וארגונים בעולמות התוכן של תשתיות חכמות, ערים חכמות, מתקני חניה ומיקומים פרטיים עם צפיפות רכב גבוהה (לדוגמת נמלי תעופה ושדות תעופה), בניינים חכמים, מכוניות חשמליות ועוד. לתחום זה יכול שיהיה רלוונטי מערכות, אפליקציות, שירותים, תשתיות, רכיבים ומוצרים התומכים ביצירת אקו-סיסטם המקשר בזמן אמת, ובתווך סלולרי, בין כלי התחבורה, הנוסעים והנהגים בהם, עוברי הדרך ותשתיות הכביש. לצורך הנוחות בלבד, ומבלי שהאמור יהווה רשימה סגורה או ממצה, להלן יישומים לדוגמא:</p>	
<p>• יישומי בטיחות: נתוני מיקום כלי רכב שכנים; התרעה על אי-שמירת מרחק / סטייה מסוכנת / בלימת חירום;</p>	



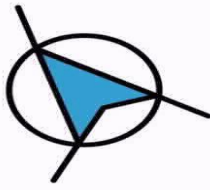
<p>תמרון מתואם (החלפת נתיב, בלימה וכיו"ב); העברת נתוני כביש בין רכבים ועל הולכי רגל ורוכבי אופניים, לרכבים "עיוורים" למכשול; התרעות על עבודות, מפגעים, פקקים ותאונות; התרעות במחלפים (למשל: מידע על מפגעים, פניות מסוכנות, החלפת רמזור, חריגת מהירות לקראת רמזור אדום או מתחלף); כלי רכב אוטונומיים; תשתיות חכמות ודינמיות בעלות יכולת ניטור, סימון והתרעה.</p> <ul style="list-style-type: none"> • תמיכה ברכב אוטונומי ונסיעה מתואמת: תמיכה בנסיעת שיירה; תאום בין נסיעה של כלי רכב; "תאום" תמרון בין כלי רכב (דגש אוטונומיים); כלל הנתונים שהופיעו ביישומי בטיחות כמפורט לעיל. • יישומים בתחום הפצת הודעות לנהגים ורכבים לטובת ניהול תנועה: שילוט דינאמי ברכב, לרבות טקסט חופשי; הודעות דינאמיות על הגבלת מהירות במקטעים; התרעה על שינוי מהירות מותרת (מעבר מקטע / שינוי ייזום ע"י הבקרה); ניהול נתיבים דינאמי; התרעה על פקק; סיגנלים אחרים. • יישומי מיקום וניהול אירועים – לצרכי ניווט; קבלת מידע על תנועה ואירועים (למשל נתוני מיקום, אי שמירת מרחק, סטייה מסוכנת, בלימה מסוכנת וכו') • בניית מצב תנועה כוללת ומקומית: בניית תמונת מצב לאירועים חריגים. • ניהול תנועה (ביחס לתחום הצ2v): מתן עדיפות לתחבורה ציבורית וכלי רכב ייעודיים; ניהול נתיבי תחבורה ציבורית; נתיבים מתחלפים; מתן עדיפות ברמזור לתנועה של תחבורה ציבורית; מתן עדיפות ברמזור לכלי רכב ייעודיים; ניהול צמתים כללי; בקרת מהירות; וויסות ותאום מהירות תנועה כללית. 		
<p>ספקים בעלי הסכם התקשרות בתוקף עם החברה, המעוניינים להצטרף למאגר הספקים מכוח הקול הקורא, נדרשים להגיש מענה מטעמם לקול הקורא בתחום הרלוונטי, בהתאם להוראות הקול הקורא.</p>	<p>כללי</p>	<p>2.</p>



<p>סעיפים 6.1.1-6.1.2 יעודכנו ונוסחם יהיה כדלקמן:</p> <p>6.1.1 כאמור לעיל, החברה תפרסם מעת לעת, באתר החברה, פניות ספציפיות להצטרפות למאגרי הספקים של החברה בתחומים נוספים, במסגרתן יפורטו הדרישות להצטרפות לתחום הרלוונטי במאגר.</p> <p>6.1.2 על מועמד המעוניין להצטרף למאגר להגיש את המענה לקול הקורא, בצירוף כלל המסמכים והאסמכתאות שנדרשו במסגרת הקול קורא, וכן לצרף למענה את נספחים א'-ג', כשהם מלאים וחתומים על ידו (בהתאם לדרישות להצטרפות לתחום הרלוונטי במאגר).</p> <p>במסגרת המענה, על המועמד לציין באופן ברור לאילו מהמאגרים המפורטים בסעיף 2.2 לקול הקורא, מוגש המענה. למען הסר ספק, אין הגבלה למספר המאגרים אליהם רשאי כל מועמד להגיש מענה וככל שיפורסמו בעתיד מאגרים נוספים, רשאי כל מועמד להגיש מענה אף אליהם, בכפוף להוראות הקול הקורא ובכפוף לעמידתו בתנאים הנדרשים לכל תחום רלוונטי.</p> <p><u>6.1.2.1 נספח א'</u> - תנאי הסף שנקבעו ביחס לכל אחד מהתחומים הרלוונטיים.</p> <p><u>6.1.2.2 נספח ב'</u> - הנחיות להגשת המענה הטכני.</p> <p><u>6.1.2.3 נספח ג'1-3</u> – תצהירי המועמד.</p>	<p>6.1.2 + 6.1.1</p>	<p>3.</p>
<p>סעיף 6.4.1 יעודכן ונוסחו יהיה כדלקמן:</p> <p>6.4.1 כל מועמד שעומד בכל הדרישות שפורטו בקול הקורא לצורך הצטרפות למאגר הספקים ביחס לתחום מסוים, ואשר הגיש במענה שלו את כל המידע והמסמכים הנדרשים וחתם עם החברה על הסכם התקשרות בנוסח שיקבע על ידי החברה, ירשם במאגר הספקים של החברה. החברה תישלח הודעה למועמד על רישומו במאגר.</p>	<p>סעיף 6.4.1</p>	<p>4.</p>
<p>סעיף 9.17 יעודכן ונוסחו יהיה כדלקמן:</p> <p>עצם הגשת הצעה להיכלל במאגר הספקים של החברה תיחשב כאישור והסכמה מצד מגיש הבקשה לאמור במסמך זה, וכוותור מצידו על כל טענה ו/או דרישה ו/או תביעה כנגד החברה ו/או מי מטעמה בגין ו/או בקשר ההוראות הנ"ל, כולן או חלקן.</p>	<p>סעיף 9.17</p>	<p>5.</p>
<p>על המועמד להגיש את המענה הטכני על גבי טופס זה. ככל וברצון המועמד לצרף מסמכים נוספים, עליו לצרפם לטופס זה כנספחים ממוספרים, ולהפנות <u>מהסעיף הרלוונטי בטופס זה לכל נספח</u> (או לחלק ממנו, הרלוונטי כמענה לאותו הסעיף).</p>	<p>נספח ב' – המענה הטכני</p>	<p>6.</p>



<p>א. האם ניתן להגיש בקשת הצטרפות כמיזם משותף? ב. אם כן, האם על כל חבר במיזם המשותף להוכיח עמידה בתנאי הסף בעצמו?</p>		
<p>א. מענה לקול הקורא יכול שיוגש על ידי עוסק מורשה או תאגיד הרשום כדין בישראל (חברה או שותפות רשומה) או במדינה אשר לה יחסים דיפלומטיים עם ישראל, ולחלופין על ידי מיזם משותף או שותפות רשומה אשר חבריו הינם עוסק מורשה או תאגיד כאמור, כאשר כל אחד מהם אחראי כלפי חברת נתיבי איילון, יחד ולחוד, להתחייבויות הפונה בהתאם למסמכי הקול הקורא (להלן: "מיזם משותף"). כל חבר במיזם משותף רשאי להגיש מענה אחד בלבד בכל תחום. מענה שיוגש על ידי מיזם משותף, לרבות כלל מסמכי הקול הקורא על נספחיו, ייחתם על ידי מורשה/י החתימה של כל אחד מחברי המיזם המשותף בצירוף חותמת של כל אחד מחברי המיזם המשותף. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, יודגש כי החברה שומרת לעצמה את הזכות להגביל השתתפותו של ספק שהינו מיזם משותף במסגרת פניות פרטניות ספציפיות שתבצע בעתיד, ולחברי המיזם המשותף לא תהיה כל טענה ו/או תביעה ביחס לכך. ב. לא. די בכך שחברי המיזם המשותף יעמדו בתנאי הסף יחד. למען הסר ספק יודגש כי על חברי המיזם המשותף להודיע לחברה לאלתר בדבר התפרקות או שינוי בחברי המיזם המשותף. התפרקות המיזם המשותף תביא להוצאת אותו גורם מהמאגר. ביחס לשינוי במיזם, תבחן החברה את השינוי ותכריע, לפי שקול דעתה, בדבר האפשרות להוצאת המיזם מהמאגר.</p>	<p>נספח א' תנאי סף להצטרפות למאגר הספקים סעיף 1.1</p>	<p>7.</p>
<p>סעיף 8 יעודכן ונוסחו יהיה כדלקמן: <u>8. הליך ממוכן (מקוון)</u> 8.1 ההליך התחרותי, כחלק מהשלב השני כמפורט בסעיף 5.2 לעיל, יתבצע באמצעות המערכת האלקטרונית המתופעלת ומתוחזקת על ידי חברת "דקל" ("המערכת הממוחשבת"). 8.2 כל מועמד המעוניין להשתתף בפניות התחרויות שיפורסמו בעתיד על ידי החברה מכוח הקול הקורא, נדרש להירשם מראש במערכת הממוחשבת. יובהר כי מועמד שהנו ספק של החברה, אשר נרשם בעבר למערכת הממוחשבת, אינו נדרש לבצע רישום מחדש.</p>	<p>סעיף 8</p>	<p>8.</p>



<p>8.3 לאחר ביצוע הרישום למערכת הממוחשבת, יקבל המועמד, בהודעת דוא"ל, אישור על ביצוע הרישום עם פרטי כניסה למערכת הממוחשבת. מומלץ לשמור אישור זה להמשך מעקב ובקרה.</p> <p>8.4 ככל שלא התקבל אישור הרישום, על המועמד ליצור קשר עם הגבי' קטיה גולדוביץ' מחבי' דקל בטלפון 04-8145400 שלוחה 1 או במייל: service@dekel.co.il ולוודא כי הרישום בוצע. באחריותו הבלעדית של המועמד לוודא כי הרישום בוצע כהלכה וכי ניתנה לו גישה למערכת הממוחשבת, והמועמד מוותר בזאת מראש ובאופן בלתי חוזר על כל טענה כלפי החברה בגין כך.</p>		
<p>סעיף 3.4 לנספח א' – יימחק. נספח ד' – יימחק.</p>	<p>סעיף 3.4 לנספח א' + נספח ד'</p>	<p>.9</p>
<p>הוסף סעיף 5, שנוסחו כדלקמן: 5. הריני מאשר בחתימתי כי קראתי את מסמך הקול הקורא, על נספחיו, והבנתי את האמור בו ולא תהיה לי כל טענה ו/או תביעה כלפי החברה בקשר לאמור במסמכים הנ"ל.</p>	<p>נספח ג' 1</p>	<p>.10</p>

