

## **פרוטוקול ועדת פטור משרדית- רפרנדום**

**מתאריך 2.9.13**

### **משתתפים:**

#### **חברי ועדה:**

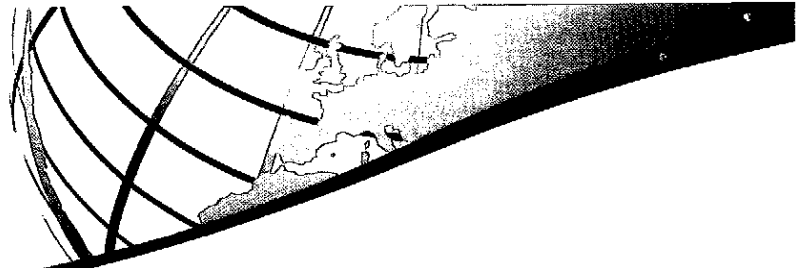
|                             |            |
|-----------------------------|------------|
| מנהל רשות התעופה האזרחית    | גיורא רום  |
| חשב משרד התחבורה            | עפר פלג    |
| יועמ"ש רשות התעופה האזרחית  | רננה שחר   |
| מרכזת אגף מינהל ומשאבי אנוש | שלי אלמליח |

#### **נוספים:**

|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| מנהל אגף תשתיות תעופתיות | מוטי שמואלי       |
| מרכז תשתיות אוויריות     | אדם מנור          |
| לשכה משפטית, רת"א        | יבינה זכאי בראונר |

### **להלן הבקשות והנושאים שעל סדר היום:**

1. מערכת תכנון תהליכים



## חומר רקע כתוב שהועבר:

### 1. הגדרות:

- א. "רש"ת" - רשות שדות התעופה;
- ב. "רת"א" - רשות התעופה האזרחית;
- ג. "תח"מ" – תקנות חובת המכרזים, התשנ"ג-1993 ;
- ד. "תכ"מ" - תקנון כספים ומשק המתפרסם באתר אגף החשב הכללי של משרד האוצר;

### 2. רקע עובדתי ומקצועי:

טיסות מסחריות במרחב האווירי של ישראל, במיוחד בשלבים הקריטיים של ההמראה והנחיתה, מתבצעות על סמך נתיבים משורטטים מראש, אשר מיועדים לשימוש בכל תנאי מזג אוויר, לרבות: לילה, עננות מפותחת, אובך כבד וכיו"ב. תהליכי טיסה אלו מכונים תהליכי טיסת מכשירים, כיוון שבד"כ השימוש בהם במטוסים מתבצע ע"י מכשירי המטוס, באופן אוטומטי לחלוטין (מאחר ולטייס בד"כ אין יכולת לקבוע את מיקומו בתנאי ראות ו/או מזג אוויר לקויים). אגף תשתיות תעופתיות ברת"א אחראי על תכנון תשתיות אוויריות, ובכלל זה בדיקת תהליכי טיסות המכשירים טרם פרסומם והפצתם.

רת"א, מתוקף דיני הטיס, אחראית לנתיב – קיומו, פרסומו, ובטיחותו. רת"א נדרשת לוודא שנתביב הטיסה בטוח לשימוש על ידי כל סוגי כלי הטיס השונים המשתמשים במרחב בכל תנאי מזג אוויר, ביחס לסוגים השונים של מטוסים וטיסות שהוגדרו לכך ונועדו לטוס בנתיב שאושר כאמור. בתהליכים הכוללים תכנון, בדיקה, הפצה ופרסום נתיבים אלו כרוכה אחריות עצומה, שכן הם מיועדים לשימוש בלתי פוסק של מטוסי נוסעים ומטען, בתנאי מזג אוויר נוחים או קשים. משכך, תשומת הלב שמוקדשת לתהליך עצומה: הכשרת המתכננים, זיהוי מכשולים במרחב העשויים לסכן את המטוס (בניינים גבוהים למשל), יכולות המטוסים לבצע שימוש ראוי נכון ובטוח בנתיב, וכיו"ב פרמטרים רבים מאוד הנלקחים בחשבון לשם קביעת נתיבים ותכנון תהליכי טיסה.

ברור מכך האסון הפוטנציאלי באישור ופרסום של נתיב שיש בו טעות, ולו מזערית. תהליכים אלו מוגשים לאגף ע"י גורמי המקצוע הרלבנטיים ברש"ת, בעלת הרישיון להפעלת שדות התעופה האזרחיים במדינת ישראל, לאחר תכנון המבוצע על ידם.



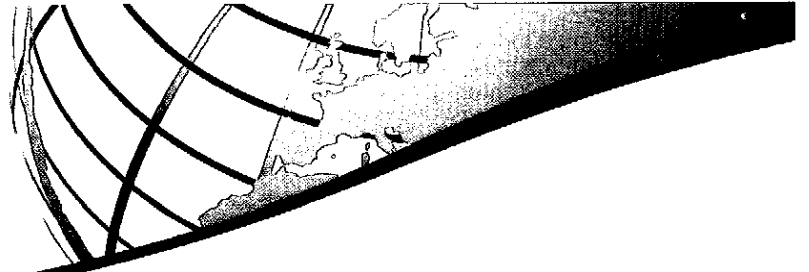
לאחר תכנון הנתיב ברש"ת, בדיקה, אישור ופרסום ע"י רת"א, מתאפשר לחברות ולמשתמשי המרחב האווירי השונים להשתמש בנתיב בפועל. היכולת של רת"א לבדוק ידנית את מסמכי התכנון שמגישה לה רש"ת לאישור מזמן לזמן, בלא תוכנות מחשב ייעודיות לדבר – קשה ובעייתית. יתר על כן, הטכנולוגיה שמציעה תוכנת המחשב הייחודית והמתקדמת בה עסקין מצויה כיום בשימוש ברטא"ות של מדינות המערב ויש מקום שישראל תתפוס מקומה בצד מדינות מתקדמות בעניין זה.

תוכנת המחשב הייחודית בה עסקין אמורה להיות מוזנת בנתוני תכנון הנתיב שהוגשו ע"י רש"ת, ולקיים בדיקה מקיפה של המידע שהועבר, לרבות ומבלי לגרוע מכלליות האמור: תקינות נקודות-הציון, תקינות רשת הקואורדינטות, מכשולים אפשריים, יכולת המטוסים לעבור בנתיבים המוצעים, סמיכות לנתיבים אוויריים אחרים היכולים ליצור קונפליקט תעבורתי מסוכן באוויר, סמיכות לשטחים הררים, סמיכות לבניינים גבוהים, יכולות ביצוע של כלי טיס שונים בנתיב המבוקש במזג אוויר או בתנאי ראות שונים וקשים, וכיו"ב פרמטרים רבים ושונים.

### 3. בדיקות מקדמיות ופרסום במנו"ף:

בביקורים של נציגי אגף תשתיות תעופתיות ברט"א במקומות שונים בעולם (כנסי ATC Global באמסטרדם, מומחי תכנון תהליכים בשוויץ) למדו נציגי רת"א על קיומן של ארבע חברות בינ"ל בלבד (PANEDAS היפנית, R.I.S.K האזרבייג'אנית, ASAP הסלובאקית, IDS האיטלקית) המספקות מוצר זה (תוכנת-מחשב העוסקת בבדיקת תהליכים של תכנון נתיבי טיסה, כאמור) וכי לא קיים מוצר מקומי, באמצעות ספק ישראלי, העונה לדרישה זו. בנוסף לכך, לצורך בירור האם קיים ספק ישראלי המסוגל לבצע את ההתקשרות המבוקשת, עלה הנושא ביום 15.11.2011 למנו"ף.

חוות הדעת של הגורם המקצועי באגף תשתיות ברט"א לעניין כוונתה של רת"א לייבא את התוכנה המבוקשת מ"ספק חוץ" כהגדרתו בתקנה 3(31) לתח"מ, בהיעדר ספק מקומי, פורסמה במנו"ף, ולא נתקבלו לגביה השגות או הערות כלשהן, מספק מקומי או זר. במאמר מוסגר נעיר לעניין זה כי במסמכים קודמים שהוצגו לוועדה הוצגה חברת DW הבריטית כספק של תוכנה מהסוג הנדון. עם התקדמות ההליכים, עלה כי חברת DW מהווה סוכן בלבד של חברת PANADES היפנית.



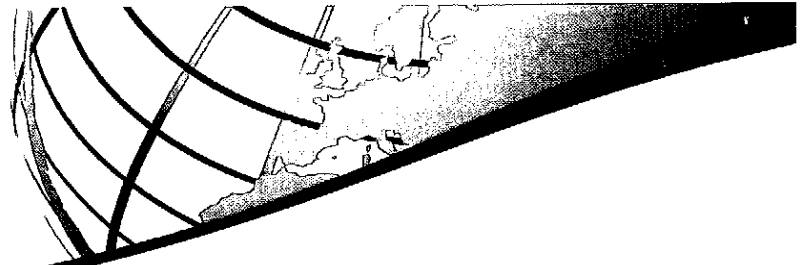
כמו כן, המשך הבדיקות בעולם העלה כי קיימות שתי חברות נוספות העשויות לספק תוכנה שתעמוד בדרישות היחידה המקצועית (PHX, PANDA).  
וער, כי הטובין הנרכש הינו תוכנת מחשב בעלת אפיונים ייחודיים ביותר, המשמשת רק אנשים העוסקים דה - פקטו בתכנון תהליכי טיסה, המראה ונחיתה, נתיבי- אוויר במרחב האווירי, וכיו"ב. גורמי מקצוע מסוימים ברשויות התעופה האזרחיות בעולם, בכלל, וברת"א ישראל בפרט, בלבד, הם שזקוקים לתוכנה זו, ואין לתוכנה מאפיינים כלליים המשליכים או משפיעים על מערכות ממוכנות ו/או ממוחשבות נוספות ו/או אחרות ברת"א ו/או במשרד התחבורה.  
משכך, בהיעדר השלכות רחב - הוחלט כי אע"פ שהנושא בסמכותה של ועדת ענ"א, הרי שוועדת ענ"א מסמיכה את ועדת המכרזים ואת ועדת הפטור של רת"א לעסוק בכך ולקבל החלטות בנושא.  
יתר על כן, התוכנה נרכשת פעם אחת בלבד, ובשנים שלאחר רכישת התוכנה גורמי המקצוע זקוקים לשירותי תחזוקה ועידכון לתוכנה בלבד ואין כאן צורך בהתקשרויות המשך עתירות תקציב.

#### 4. אומדן:

עלות רכישת התוכנה נאמדה בכ- 200,000 יורו (כ- 1 מלש"ח, בערך), והסכום כולל: חומרה, תוכנה, התקנת התוכנה, הדרכה לגבי שימוש בתוכנה, ביצוע עבודות תחזוקה ביחס לתוכנה למשך השנה הראשונה של השימוש בה (האחזקה כוללת: פתרון תקלות, ביצוע התאמות למחשבים ולתוכנות מקומיות, עדכונים וכיוצ"ב), וכל המיסים הדרושים בארץ ובחו"ל.  
כמו כן, תידרש אחזקה ועידכון התוכנה בשנים הבאות שלאחר רכישתה והתקנתה, בעלות של כ- 17,000 אירו לשנה (כ- 85,000 ₪ לשנה, בערך), בשנים שלאחר רכישת התוכנה כאמור.

#### 5. הליכי המכרז- השתלשלות העניינים באופן כרונולוגי:

א. רת"א החלה בתהליך בערוץ הפנימי, שכלל התייעצויות בין גורמי מקצוע, וועדת המכרזים וחשב המשרד בחודש ינואר 2011. הוברר כי ישנן 4 ספקים פוטנציאליים, כולן חברות זרות, כמפורט לעיל.  
ב. ביום 15/11/11 הנושא פורסם במנו"ף – רת"א הודיעה על כוונתה לרכוש את התוכנה מאחת מבין 4 החברות הזרות, ולא נתקבלו כל השגות או הערות לפרסום.



ג. ביום 13/12/11 התקיים דיון ראשון בוועדת המכרזים של רת"א, ובו הוחלט כי הגורם המקצועי יפנה לחברות לקבלת מידע אודות איכויות התוכנה, וכן הצעות מחיר, באמצעות הליך של פנייה לקבלת הצעות (request for proposal - RFP) ובחינת ספקים, באמצעות הליך תיחור בין מספר ספקים מתאימים שאותרו כספקים המספקים תוכנה זו. ניתנה הנחייה לפנות באופן שוויוני וזהה, בשאלות זהות, תוך מיקוד הציון שיינתן בגין כל פרמטר, לכל 4 המציעים, באופן זהה, בשפה האנגלית ובאמצעות דוא"ל, בהליך ששומר על עקרונות המכרז הפומבי: הליך שקוף ככל הניתן בנסיבות העניין, הוגן ושוויוני (וראה לעניין זה את הוראת תקנה 1א לתח"מ).

ד. ביום 4/3/12 התקיים דיון נוסף בפני ועדת המכרזים של רת"א ובו הוצגו בפני הוועדה המסמכים הבאים:

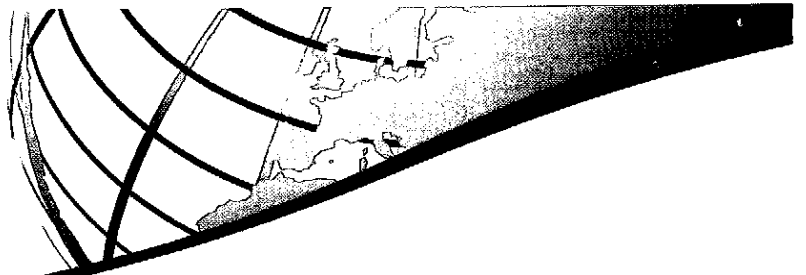
- (1) הסבר על המוצר המבוקש והצורך המקצועי של אגף התשתיות ברת"א במוצר זה;
- (2) הסבר על 4 החברות הזרות המהוות ספקים פוטנציאליים למוצר;
- (3) אמות המידה: מדדי איכות וכמות אשר לאורם ייבחנו הספקים, כמו כן נקבע היחס בין מדד האיכות ומדד המחיר.
- (4) רשימת שאלות, מאת היחידה המקצועית, כלפי הספקים הפוטנציאליים, אודות איכויות התוכנה המוצעת;
- (5) הצעות מחיר ראשוניות מאת 4 הספקים הפוטנציאליים.

יוערי, כי מאחר ולא נמצא תקציב פנוי להתקשרות המבוקשת בשנת 2012, ועדת המכרזים דחתה את הבקשה עד לקבלת אישור תקציבי.

ה. ביום 18/4/12 נערך דיון נוסף בוועדת המכרזים של רת"א בעניין זה. וועדת המכרזים הורתה לגורמי המקצוע הרלבנטיים ברת"א לבצע מעין הליך - תיחור בין 4 החברות הזרות בהלימה לאמות המידה שאושרו בדיון הקודם כאמור ותוך שמירה על עקרונות של שוויון והגינות.

ו. ביום 4/6/12 פנתה היחידה המקצועית ל- 4 החברות הזרות כאמור בשאלות זהות שנועדו לברר את איכויות התוכנה ואת המחיר המוצע, בהלימה לאמות המידה שאושרו על ידי ועדת המכרזים כאמור לעיל. הפנייה היתה באנגלית, בדוא"ל, תוך נקיבה בציון שיינתן ביחס לכל פרמטר, הבא לידי ביטוי בכל אחת מן השאלות, למען השקיפות וההגינות.

ז. ביום 7/2/13 נערך דיון בפני ועדת ענ"א במשרד התחבורה (במשרד הראשי), אשר החליטה שאע"פ שהנושא מצוי באופן עקרוני בתחומי סמכותה כעניין של מחשוב, התוכנה נדרשת באופן מקומי ונקודתי לצרכיה המקצועיים של רת"א בלבד, ואנשי רת"א הם שהחלו את תהליכי



ההתקשרות בעניין זה, ועל כן, הסמיכה את וועדת המכרזים של רת"א להוסיף ולדון בנושא, והתירה לה לקבל החלטות בהקשר זה.

ח. ביום 14/4/13 נשלחו שאלות הבהרה והשלמה מנציג היחידה המקצועית ברת"א ל-4 החברות הזרות, על מנת לקבל מידע מלא ושלם ביחס לאיכויות ומחיר התוכנה המוצעת מכל אחד מהספקים הזרים הפוטנציאליים. הפנייה שוב היתה שוויונית, בשפה האנגלית, לכל 4 המציעים, באמצעות דוא"ל.

ט. ביום 29/7/13 נערכה התייעצות בנדון עם נציגי המחלקה המשפטית במשרד האוצר, והם הודיעו לנו שתהליך ההתקשרות, בסיווג ההתקשרות כהתקשרות עם "ספק חוץ", לפי הוראת תקנה 3(31) לתח"מ – מקובל עליהם.

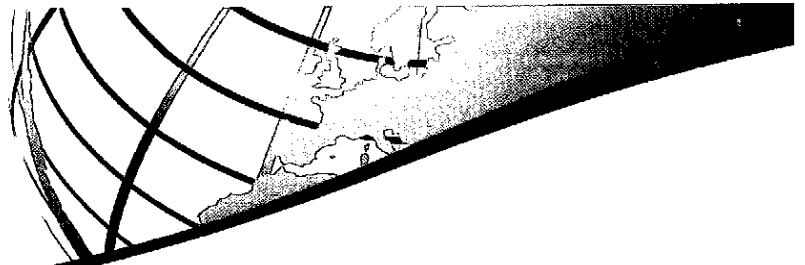
י. ביום 1/8/13 נערך דיון בוועדת המכרזים של רת"א, בהשתתפות הגב' רחל זמשטייגמן מנהלת אגף בכיר מערכות מידע במשרד התחבורה, כנציגת ועדת ענ"א. ועדת המכרזים של רת"א החליטה לאחר דיון להמליץ בפני ועדת הפטור של רת"א על חברת IDS האיטלקית כחברה הזוכה לנוכח היותה החברה שקיבלה את הציון הגבוה ביותר מבין 4 החברות, בשיקול הכולל של מדדי האיכות והכמות. בהיעדר סמכות משפטית, ועדת המכרזים של רת"א מעבירה המלצתה לוועדת הפטור של רת"א, שהיא הגורם המוסמך לאשר התקשרות בהליך של פטור ממכרז פומבי בסכום העולה על 150,000 שקלים, בהתאם לסמכותה לפי תקנה 10א(ב)(1) לתח"מ.

#### 6. פירוט הנתונים של מדדי האיכות והכמות שנשקלו בהליך התיחור:

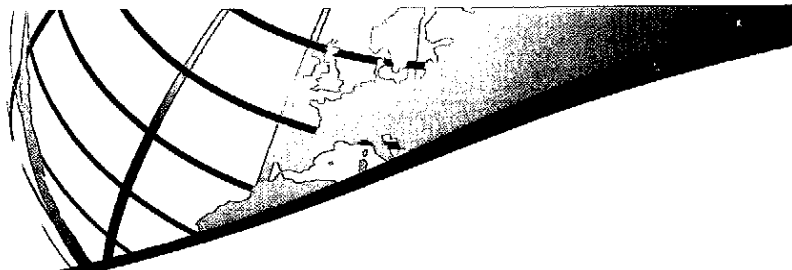
(המשקלות: 60% איכות, 40% כמות):

הערה – שמות חלק מהספקים מיוצגים בטבלה בשם התוכנה לשם הקיצור והפשטות. להלן ההקבלה בין המופיע בטבלה לבין שם החברה כפי שמוצגות בסעיף 2 לעיל: NTT DATA היפנית (שם התוכנה - PANADES), R.I.S.K. האזרבייג'אנית (שם התוכנה - PANDA), ASAP הסלובאקית (שם התוכנה - PHX), IDS האיטלקית (שם התוכנה FPDAM).

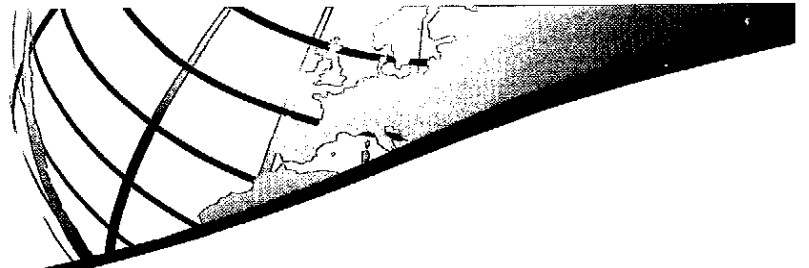
| מס'ד | הפרמטר *   | PANADES                            | IDS                  | PHX                  | PANDA                |
|------|--|------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 1    | איכות- מספר ההתקנות שביצעה החברה ברת"א שונות בעולם | 5<br>דווח על התקנות רק ב- 4 מדינות | 15<br>דווח על התקנות | 15<br>דווח על התקנות | 15<br>דווח על התקנות |



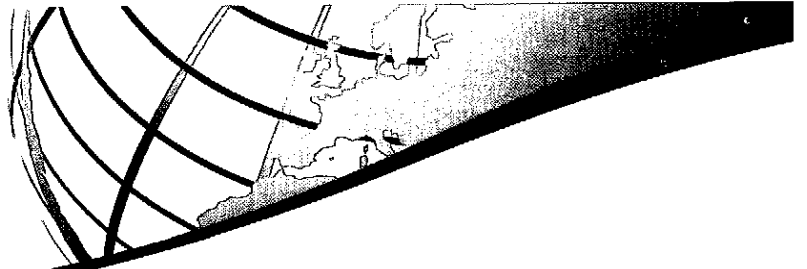
| בלמעלה מ-<br>10 מדינות<br>בעולם                 | בלמעלה מ-<br>10 מדינות<br>בעולם                   | בלמעלה מ-<br>10 מדינות<br>בעולם                    | בעולם                                       | (ציון מרבי – 15- ניתן בגין<br>התקנה ב- 10 מדינות או<br>יותר)   |   |
|---|---|--|---|--|---|
| 0<br>אין  | 0<br>אין  | 5<br>יש- הלקוח:<br>רשות שדות<br>התעופה             | 0<br>אין                                    | איכות- מספר לקוחות<br>ישראליים לתוכנת<br>המחשב המוצעת (ציון<br>מרבי – 5- ניתן בגין<br>התקנה ללקוח ישראלי)  | 2 |
| 8   | 3   | 8  | 6   | סה"כ ציון איכות ביכולת<br>תמיכה טכנית- מקומית<br>(ציון מירבי- 10, מחלוקת<br>ל- 2 תתי קטגוריה בעלי<br>ציון זהה של כל אחד 5<br>נקודות לפי הפירוט להלן):                      | 3 |
| 3 (יש איש<br>קשר בארץ,<br>אין סניף)             | 0 (אין איש<br>קשר בארץ<br>ואין סניף)              | 3 (יש איש<br>קשר בארץ,<br>אין סניף)                | 3 (יש איש קשר<br>בארץ, אין סניף)            | (א) איכות- יכולת<br>תמיכה מקומית –<br>באה לידי ביטוי -<br>בסניף תמיכה<br>בארץ- (ציון מירבי<br>5 –  |   |
| 5 (מציעים את<br>כל התמיכה<br>הטכנית<br>המתוארת) | 3 (מציעים<br>חלק<br>מהתמיכה<br>הטכנית<br>המתוארת) | 5 (מציעים<br>את כל<br>התמיכה<br>הטכנית<br>המתוארת) | 3 (מציעים חלק<br>מהתמיכה הטכנית<br>המתוארת) | (ב) איכות – יכולת<br>תמיכה מקומית –<br>באה לידי ביטוי ב:<br>סיוע טלפוני,<br>עידכוני תוכנה,<br>תיקון בכשלים<br>בתוכנה, פתרון<br>בעיות אד- הוק<br>וכיוצ"ב (ציון<br>מירבי- 5) |   |
| 15  | 8   | 20   | 16  | איכות - יכולת תכנון<br>תהליכים קונבנציונאליים<br>ומתקדמים (ציון מרבי –<br>20, מחולק ל- 4 תתי<br>קטגוריה בעלי ניקוד זהה<br>של 5 נקודות לכל אחד<br>לפי הפירוט להלן)          | 4 |
| 5   | 5   | 5  | 5   | (א) נחיתה בעזרת  |   |



|    |  |    |  |  |   |
|----|--|----|--|--|---|
|    |  |    |  | עזרים<br>קונבנציונליים -<br>קרקעיים וכן<br>תהליך לווני<br>בסיסי (ציון מירבי<br>5 -)  |   |
| 0  | 0  | 5  | 5  | (ב) נחיתה בעזרת<br>עזרים<br>קונבנציונליים<br>בתהליך לווני<br>מתקדם (ציון<br>מירבי - 5)   |   |
| 5  | 3 (חסרה<br>התייחסות<br>למסמך אחד<br>מבין 2<br>מסמכי ה<br>ICAO)                   | 5  | 5  | (ג) יכולת תכנון<br>תהליכי נחיתה<br>ע"פ מסמך מס'<br>9905 ומסמך מס'<br>8168 של ארגון<br>התעופה הבינ"ל<br>ה ICAO (ציון<br>מירבי- 5) |   |
| 5  | 0  | 5  | 1 (יכולת<br>מצומצמת ביותר<br>לעמוד<br>בקריטריונים של ה<br>FAA) | (ד) יכולת תכנון<br>תהליכים לפי<br>הסטנדרטים<br>האמריקאיים של<br>ה FAA (ציון<br>מירבי- 5)   |   |
| 10 | 5 (התכונה<br>עם מעט<br>אוטומציה<br>ושואפת<br>לעבודה<br>ידנית<br>בהקשרים<br>רבים) | 10 | 10   | איכות- ממשק ידידותי<br>למשתמש<br>(ציון מרבי - 10)  | 5 |
| 10 | 5 (היכולת<br>התלת<br>מימדית<br>רלבנטית רק<br>לגבי<br>מכשולים ואין                | 10 | 0  | איכות- יכולת ניתוח תלת<br>מימדית של הנתונים<br>שמוכנסים לתוכנה וכן<br>במצגת הסופית (ציון מרבי<br>10 -)                           | 6 |



|    |  |   |   |  |   |
|----|--|---|---|--|---|
|    | הצגה תלת מימדית של התהליך הטיסתי   |   |   |  |   |
| 7  | איכות - יכולת עבודה התאמה וסינכרון עם מערכות ותוכנות נוספות שהיחידה המקצועית עובדת איתן :<br>(א) ETOD<br>(ב) ESRI (ארקוויו)<br>(ג) autocad<br>(ד) shapefile וכן מערכות/ תוכנות אחרות / נוספות<br>(ציון מרבי - 20 - כאשר סינכרון עם כל אחת מ- 4 התוכנות המוזכרות לעיל מזכה בציון זהה של 5 נקודות) | 15 (אין סינכרון עם תוכנת ESRI, יש עם כל היתר) | 20 (סינכרון מלא עם כל 4 התוכנות המצוינות)           | 5 (סינכרון רק עם תוכנת autocad (אין סינכרון עם 3 האחרות) | 20 (סינכרון מלא עם כל 4 התוכנות המצוינות)   |
| 8  | איכות- המלצות מגופים שבהם הותקנה התוכנה: עד 5 המלצות- 3 נקודות בין 5-10 המלצות- 5 נקודות מעל 10 המלצות - 10 נקודות   | 0 (לא סיפקה המלצות כלל)                       | 10 (יש יותר מ- 10 המלצות כתובות מגופים שונים בעולם) | 0 (לא סיפקה המלצות כלל)                                  | 5 (סיפק 8 המלצות כתובות מגופים שונים בעולם) |
| 9  | ציון ביניים - במדדי איכות בלבד (ציון מרבי- 100)  | 52  | 98  | 41   | 83  |
| 10 | ציון איכות משוקלל בסולם 60 במקום 100 (הציון הסופי במדדי האיכות במכפלה של 60 ובחלוקה ל- 100)  | 31  | 59  | 25   | 50  |
| 11 | מדדי כמות - הצעת מחיר (הכוללת: חומרה, תוכנה,   | 103,540 יורו                                  | 209,500 יורו  | 46,000 יורו  | 187,200 יורו                                |

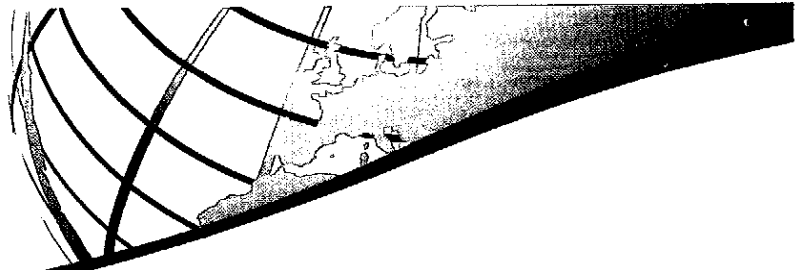


|    |    |    |    |   |    |
|----|----|----|----|---|----|
|    |    |    |    | התקנה, הדרכה, תחזוקה<br>(לשנה אחת בלבד, ומיסים)   |    |
| 9  | 40 | 8  | 17 | ציון כמות (מחיר) משוקלל<br>בסולם 40 במקום 100<br>(הנוסחה: המחיר הנמוך<br>מכולם – 46,000, בחלוקה<br>לציון של ההצעה<br>הרלבנטית, במכפלה של<br>40, בחלוקה ל-100) | 12 |
| 59 | 65 | 67 | 48 | ציון סופי – סכום שני<br>הציונים המשוקללים של<br>ציון סופי בממד האיכות<br>וציון סופי בממד הכמות  | 13 |

\*פירוט המסמך – בטבלת אקסל ובמסמך הבהרות נוסף מטעם היחידה המקצועית – כנספחים למסמך זה.

#### 7. סיכום :

- א. הזוכה- חברת IDS האיטלקית זכתה בציון המשוקלל הגבוה ביותר מבין 4 החברות הזרות (67) המהוות ספק פוטנציאלי. מבוקש שוועדת הפטור של רת"א תכריז על ספק זה כזכיין של רת"א לעניין התוכנה המבוקשת, בהתאם להמלצתה של ועדת המכרזים מיום 1.8.13.
- ב. תקופת ההתקשרות- לשנה אחת במהלכה תקבל רת"א מהספק את החומרה, התוכנה, ההתקנה של התוכנה, הדרכה על התוכנה, וכן שירותי תחזוקה ועידכון לשנה הראשונה בלבד. הסכום כולל בחובו את כל המיסים המקומיים והזרים שיש לשלם. ואולם, מבוקש להאריך את תקופת ההתקשרות ב- 3 שנים נוספות, באמצעות אופציה בהסכם, לצרכי הארכת ההתקשרות רק בסעיף התחזוקה של התוכנה הנרכשת, בסכום של 17,000 אירו בשנה, לכל שנה. מימוש האופציה ייבחן על ידי ועדת המכרזים של רת"א בתום שנת ההתקשרות הראשונה, ובהתאם להמלצת היחידה המקצועית, אם יעלה צורך מקצועי בכך.
- ג. הסכום המבוקש- 209,500 יורו, שווה ערך ל- 990,935 שקלים (לפי שער חליפין : 1:4.73). הסכום כולל את החומרה, תוכנה, הדרכה, תחזוקה ועדכונים למשך השנה הראשונה. כמו כן מבוקש תקציב של 17,000 אירו לשנה, למשך 3 שנים נוספות, ובסה"כ 51,000 אירו נוספים



לשנה (כ- 255,000 שקלים במצטבר לכל התקופה בת 3 השנים), ככל שהדבר יידרש לצרכי תחזוקה עודכונים נוספים של התוכנה, אם בכלל, באמצעות הארכת ההסכם באמצעות מימוש אופציה בהסכם, באישור וועדת המכרזים של רת"א, מדי שנה, אם בכלל יעלה צורך כאמור על ידי ועדת המכרזים. סה"כ מבוקש כסכום כולל לאישור ההתקשרות כולה: כ - 1,330,935 שקלים לערך. ההתקשרות תכלול: אספקת חומרה, תוכנה, הדרכה, התקנה, תחזוקה ומיסים. ב- 3 השנים העוקבות שלאחר שנת ההתקשרות הראשונה, ההתקשרות תכלול אופציה להתקשרות עבור שירותי תחזוקה שוטפת ועדכוני תוכנה נוספים.

## הדיון בבקשה

**מוטי שמואלי:** מדובר בתוכנת- מחשב שעניינה תכנון תהליכי טיסה. ביצענו הליכי תיחור בין 4 חברות זרות לפי אמות מידה שקבענו מראש. קיבלנו הצעות מ- 4 החברות והגענו לתוצאות. פירוט מופיע במסמך המהווה נספח לפרוטוקול הדיון בוועדת המכרזים מיום 1/8/13 ובו פירוט מדדי האיכות והכמות שנשקלו בהליך התיחור, וכן נספח המסביר כיצד הגענו לבסיס זהה לעניין החומרה. יש חברות שמבחינתן ההצעה כוללת מחשב ויש חברות שלא העבירו אלינו את ההצעה עם המחשב. לכן היינו צריכים להשלים את המחירים של המחשבים להצעה שלהם.

**עפר פלג:** אני מבין שמדובר במחשב רגיל.

**מוטי שמואלי:** נכון. חברה שלא הציעה מחשב, אך כתבה מה המיפרט של המחשב, בדקנו על בסיס חברות אחרות או באמצעות חיפוש באינטרנט כיצד לתמחר זאת.

**עפר פלג:** ההליך לא נעשה באמצעות מכרז סגור אלא עפ"י הוראת תקנה 3(31) לתח"מ שזה בעצם התקשרות עם ספק חוץ בפטור ממכרז. למה לא הלכתם לפי התקנה הדנה במכרז סגור?

**רננה שחר:** במכרז סגור צריכה להיות רשימת מציעים ביחס למוצרים שהם שגרתיים, לפי דעתי. מכרז סגור לא מתאים לכאן וזה גם לאחר התייעצות עם הלשכה המשפטית במשרד האוצר.

**יבינה זכאי בראונר:** עו"ד ירון גולן מהמחלקה המשפטית של משרד האוצר, הבקיא בדיני המכרזים, שוחח איתנו. הוא אמר לנו שיש פסיקה שמצמצמת את המכרז הסגור. שנטיית הפסיקה בבתי המשפט לאחרונה לקבוע שרק המוצרים הנקובים בתקנה 4(2) לתח"מ נכללים במכרז סגור ואין נטייה להרחיב



זאת לדברים נוספים (תרופות, נסיונים, ועוד מוצרים שאינם רלבנטיים לכאן). כמו כן, מכרז סגור מצריך 2 אלמנטים: רשימת ספקים מראש וזכייה סיבובית במובן זה שמזמן לזמן פונים לאחד מהספקים ברשימה. זה לא מתאים לכאן וזה לא המקרה. כאן יהיה זכיין אחד בלבד, פעם אחת בלבד. אין לנו מאגר ספקים ורצון לפנות בכל פעם לגוף אחר, וגם אין לנו שום צורך בכך.

רננה שחר: התייעצנו בנושא הזה. זה לא היה מתאים למכרז סגור ולכן נעשה הליך של תיחור. לא היה ניתן לעשות זאת לפי 4(2).

**עפר פלג:** אני לא הבנתי את לוחות הזמנים. מה קרה ב- 2011?

**מוטי שמואלי:** רת"א החלה לדון בנושא בשנת 2011, אך לא נמצא תקציב פנוי להתקשרות המבוקשת. רק לאחר בירורים שונים, לאחר שהחשב אישר את התקציב הדרוש וכן דיונים נוספים בוועדת המכרזים של רת"א- זה אושר בסופו של דבר. זה פרוייקט לא שגרתי והיתה כאן עבודה רבה עם התהליך והפרוצדורה. היו כאן שלבים רבים. לאחר מכן קיימנו דיון על ההליך, על אמות המידה, על אופן השקלול, ועוד. נערך דיון בפני ועדת ענ"א במשרד התחבורה, אשר החליטה שאע"פ שהנושא מצוי בתחומי סמכותה, היא הסמיכה את וועדת המכרזים לדון בנושא. לכן חזרנו לדיון נוסף בוועדת המכרזים של רת"א. לקח הרבה זמן עד שזה אושר.

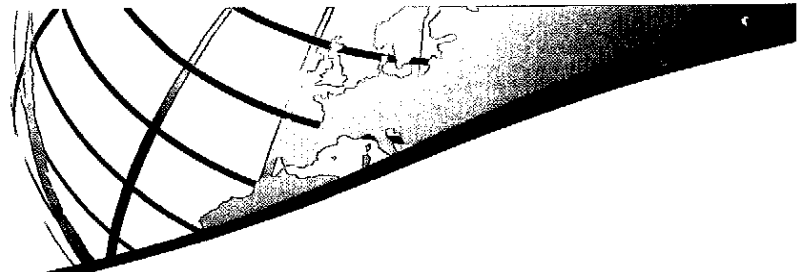
**עפר פלג:** ועדת ענ"א של משרד התחבורה אמרה לכם שהחלטה תהיה בסמכותכם?

**מוטי שמואלי:** כן. ביקשו שהדיון בוועדת המכרזים של רת"א יבוצע בתיאום עם נציגה מטעמם. ולכן בדיון האחרון בוועדת המכרזים של רת"א הגב' רחל זמשטייגמן השתתפה והחלטת וועדת המכרזים – על דעתה.

**עפר פלג:** האם בחרתם קודם את המרכיבים האיכותיים ולאחר מכן ביקשתם הצעות מחיר?

**מוטי שמואלי:** השקלול והנקודות היו מוכנים לפני שפנינו לחברות ותוכל לראות את זה בנספח של קובץ האקסל. כמובן שכל זה נעשה לאחר התייעצות עם חשב הרשות שהנחה אותנו כיצד לבצע את הליך התיחור.

**עפר פלג:** אני רואה שחברת IDS זכתה באיכות.



**מוטי שמואלי:** כן. זה לא הפתיע אותנו.

**עפר פלג:** האם זה יתרון או חסרון שרשות שדות התעופה התקשרה איתם?

**מוטי שמואלי:** זה יתרון וזה נתן להם ניקוד, אבל כמובן שזה לא מה שהכריע. יש חברות אחרות שיודעות לקלוט את הקובץ של רש"ת ואנחנו לא חייבים להיות על אותה התוכנה.

**עפר פלג:** לגבי הניקוד של PHX הבנתי שיש להם התקנה של למעלה מ-10 מדינות בעולם. הם קיבלו סה"כ ציון מאוד נמוך.

**מוטי שמואלי:** נכון. תסתכל על סוגי הקבצים שהם יודעים לתמוך. חלק מהתקנים וחלק מהקבצים של תכנון תהליכי טיסה הם לא יודעים לקלוט וזה בולט מאוד לרעתם.

**עפר פלג:** מה עושים עם הבקשה להתקשר לעוד 3 שנים נוספות בהן יינתנו שירותי תחזוקה לתוכנה?

**מוטי שמואלי:** ההתקשרות תהייה לשנה אחת בלבד. אבל אנחנו כן רוצים להתקשר עם החברה באמצעות מימוש אופציה שיהיה כתוב בהסכם למשך 3 שנים נוספות. זו אופציה בלבד. אנחנו לא מחליטים על כך כרגע אלא רק בתום השנה הראשונה. אנחנו מבקשים זאת על מנת שלא נימצא בתום השנה הראשונה מול שוקת שבורה במובן זה שיש לנו תוכנה אבל אין לנו גוף שיודע לבצע תחזוקה ועדכונים שלה.

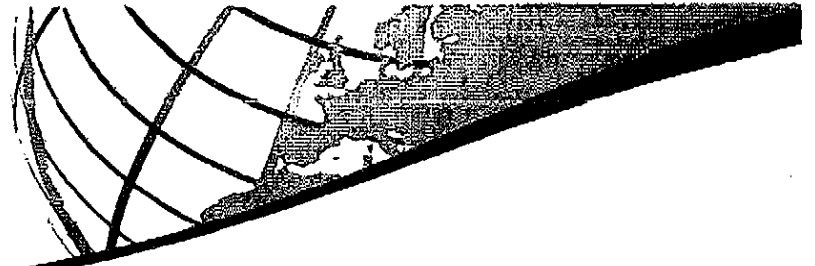
עלות התחזוקה היא כ- 85,000 ₪ לשנה.

אנחנו ביקשנו הבהרה ותמחור לתחזוקה בנפרד. אם אנחנו מתקשרים עם חברה מסוימת קשה מאוד להניח שתהייה חברה אחרת שתיתן תחזוקה לתוכנה שהיא לא סיפקה.

**עפר פלג:** אנחנו מכירים את הנושאים הללו, ולכן צריך לדרוש מחיר לתחזוקה שנים קדימה. וכמו שאתה אומר אין מי שיעשה לך את התחזוקה.

**מוטי שמואלי:** אנחנו לא רוצים להתקשר יותר מ-4 שנים.

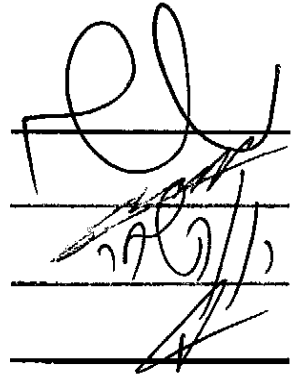
**יבינה זכאי בראונר:** התקשרות רצופה מעל 4 שנים מצריכה אישור של ועדת הפטור העליונה ורצינו להשאיר זאת לסמכותן החוקית של הוועדות הפנימיות ברת"א.



החלטה

- א. ועדת הפטור המשרדית מאשרת את החלטתה של ועדת המכרזים של רת"א מיום 1/8/13 לאשר התקשרות עם חברת IDS האיטלקית לשם רכישת חומרה ותוכנה לתכנון תהליכי טיסה לשימוש של אגף תשתיות תעופתיות ברת"א בפטור ממכרז לפי תקנה 3(31) (ספק חוץ) לתקנות חובת המכרזים, התשנ"ג – 1993 (להלן - התח"מ), לאחר שהתקיימו כל אלה:
- (1) מנהל תחום בכיר תשתיות אוויריות חיווה דעתו כי למיטב ידיעתו אין בנמצא בישראל ספק לחומרה ותוכנה לתכנון תהליכי טיסה;
  - (2) פורסמה הודעה באתר האינטרנט של המשרד ביום 15.11.2011 בדבר הכוונה להתקשר עם ספק חוץ, לפי תקנה 3א לתח"מ, ולא נותקבלו כל השגות לגבי הודעה זאת;
  - (3) קיים הליך תיחור בין 4 ספקי חוץ בהתאם לתקנה 1א(ב) לתח"מ, וחברת IDS האיטלקית זכתה בהליכי התיחור בציון המשוקלל הגבוה ביותר מבין 4 ספקי החוץ.
- ב. תקופת ההתקשרות תהא לתקופה של שנה, עם אופציה להארכת תקופת ההתקשרות לשנה נוספת בכל פעם, לשם קבלת שירותי תחזוקה ועדכוים לתוכנה, למשך 3 שנים נוספות. תקופת ההתקשרות בכללותה תעמוד על 4 שנים ברציפות.
- ג. סכום ההתקשרות: 990,935 ₪ לשנה הראשונה - לרכישת החומרה והתוכנה, קבלת שירותי הדרכה, תחזוקה ועדכוני תוכנה, וכן 85,000 ₪ לשנה, עבור שירותי תחזוקה ועדכוני תוכנה, לכל שנת הארכה. סכום ההתקשרות הכולל הוא 1,330,935 ₪ לא כולל מע"מ (ספק חוץ).
- ד. אישור ועדת הפטור המשרדית להתקשרות הוא ממוקף סמכותה לפי תקנה 10א(ב)1 לתח"מ, לאישור התקשרויות הפטורות ממכרז בסכום הגבוה מ- 150,000 ש"ח.

**על החתום:**



|                             |            |
|-----------------------------|------------|
| מנהל רשות התעופה האזרחית    | ג'ורא רום  |
| חשב המשרד                   | עפר פלג    |
| יועמ"ש רשות תעופה אזרחית    | רננה שחר   |
| מרכזת אגף מינהל ומשאבי אנוש | שלי אלמליח |