

פירוט מרכיב הניטור ומערכת הניהול

1. כללי

- 1.1. כמפורט במסמכי המכרז, נדרשים ספקי התשתית לספק ציוד ניטור, נתונים ושירותי תמיכה למפעילים על מנת לאפשר למפעילים לעמוד בדרישות המכרז וההסכם ובתפעול השוטף של הניסוי.
- 1.2. לצורך כך, נדרשים ספקי התשתית להקים מערכת (להלן: "מערכת ספק התשתית") הכוללת לכל הפחות את האמצעים הבאים:
- 1.2.1. רכיבי ניטור ברכב (OBU) כמפורט בהמשך (להלן: "רכיב הניטור" או "היחידה").
- 1.2.2. שרתי ניטור וניהול של רכיבי הניטור.
- 1.2.3. תקשורת בין רכיבי הניטור לשרתי הניטור והניהול של ספק התשתית.
- 1.2.4. ממשקים לאפליקציה הרוחבית של החברה – החברה תפתח אפליקציה רוחבית לרשות המתנדבים. אפליקציה זו איננה בתכולת מכרז זה. אפיון ראשוני יתפרסם בקרוב. על ספק התשתית לפתח ממשק לאפליקציה זו כדי להעביר אליה מידע On line, בהתאם למפורט במוסף א' לנספח זה.

2. מחויבויות ספק התשתית

2.1. התממשקות

על ספק התשתית לפתח ממשקים למערכות החברה וכן לאפליקציה הרוחבית שתופעל על ידי ספק מטעם החברה (שאיננו אחד המפעילים), וזאת בהתאם לדרישות המצורפות כמוסף א' למסמך זה.

3. רכיב הניטור - On Board Unit – OBU

3.1. דרישות סף

- 3.1.1. רכיב הניטור אשר יותקן ברכב המנוטר יהיה יחידת קצה מסוג OBU, ויהיה מוצר המיוצר בייצור שוטף.
- 3.1.2. ספק התשתית יידרש להתקין רכיב ניטור אשר הותקן בהיקף של לפחות 10,000 יחידות במהלך שנת 2017 בארץ או בעולם.
- 3.2. ספק התשתית רשאי לפעול בהתאם לאחת החלופות להלן:
- 3.2.1. להתקין יחידת ניטור ברכבי המתנדבים.
- 3.2.2. להשתמש ביחידת ניטור קיימות ברכבי המתנדבים.

3.3. מפרט טכני מינימאלי של רכיב הניטור

3.3.1. רכיב הניטור יכיל זיכרון RAM לצורך שמירת נתונים, באופן שיאפשר שמירת נתונים ל-30 ימים לפחות.

3.3.2. הנתונים ישודרו למערכות המפעיל ONLINE, במקרה של נתק בתקשורת, הנתונים יאגרו בזיכרון רכיב הניטור.

3.3.3. מערכת קליטה לוויינית GNSS – Global Navigation Satellite – המערכת תכיל מקלט לווייני בעל יכולות קליטה של מספר מערכות שידור לווייניות כגון: GALILEO, GLONASS, GPS. ברגישות קליטה הגדולה מ-165db.

3.3.4. תקשורת ה-WAN תתמוך באחוז כיסוי של 95%.

3.3.5. רכיב הניטור יכיל אנטנה פנימית ולא יחייב התקנה של אנטנה חיצונית גם בזמן התקנה סמוייה של הרכיב מתחת ליחידת הקונסולה ברכב.

3.3.6. רכיב הניטור יופעל ממתח הרכב.

3.3.7. רכיב הניטור יכיל סוללה פנימית (בטכנולוגיית Litum או טכנולוגיה זהה המאפשרת פעולה בטמפרטורות גבוהות) אשר תאפשר את הפעלת רכיב הניטור למשך 6 שעות גם לאחר ניתוק רכיב הניטור ממצברי הרכב (רכיב הניטור יחובר בהזנה קבועה לרכב גם בזמן שהרכב נמצא במצב חנייה). מתח האספקה – 9v – 32v DC.

3.3.8. רכיב הניטור לרבות הסוללה יעמדו בטמפרטורות קיצון ברכב המקובלות במדינת ישראל 0°C עד 70°C.

3.3.9. צריכת האנרגיה של רכיב הניטור:

3.3.9.1. בזמן שהרכב מונע לא תעבור צריכה של 3A\H.

3.3.9.2. בזמן שהרכב לא מונע, לא תעבור צריכה של 15mA\H (במערכות 12v).

3.3.10. רכיב הניטור יכיל Tamper switch אשר יתריע למרכז הבקרה במקרה של ניסיון ניתוק היחידה מהרכב או ניסיון לפתיחת קופסת האריזה בצורה בלתי חוקית, יחידת ה-Tamper תנוטר באופן קבוע על ידי מנגנון השיחה עם יחידת ה-OBU, ובמקרה של כשל תדווח מידית על ניסיון פריצה.

3.3.11. מארז רכיב הניטור יהיה קשיח ומוגן מפתיחה לא חוקית כולל אמצעים המזהים פתיחה.

3.3.12. רכיב הניטור יהיה מוגן מפני מים בתקן שלא יפחת מ-IP40.

3.3.13. רכיב הניטור יעמוד בבעירה והתפשטות אש בהתאם ל-מפמ"כ 373.

3.3.14. תאימות – רכיב הניטור יהיה תואם לדרישות התקנים הבאים: FCC Part 15 Automotive Directive או CE: Directive 2014/53/EU (RED), class B או 2004/104/EC או בהתאם לתקני הקרינה לצידוד אלקטרוני המקובלים במדינת ישראל בהתאם לת"י 961 חלק 3.1 - תאימות אלקטרומגנטית גבולים ושיטות מדידה של אופייני הפרעות רדיו מתת-מכללים חשמליים ואלקטרוניים

המותקנים ברכב והקשורים למערכות בטיחות אוטומוטיביות, וכל תקן ישראלי אחר.

3.3.15. ניתן יהיה לעדכן את גרסת רכיב הניטור באמצעות הרשת הסלולארית On Air או באמצעות הגעה למעבדת שירות.

3.3.16. רכיב הניטור יכיל אמצעי התקנה על גבי היחידה אשר תאפשר עיגון היחידה מתחת לקונסולת המערכת באמצעות אמצעים על גבי היחידה או באמצעות שימוש בעיגון לפס DIN אשר יסופק עם היחידה ויאפשר את חיבורה איליו.

3.3.17. הדיוק של נתוני המיקום תהיה ברמת דיוק של $10 \text{ מ' } \pm \text{ CEP}$ עבור 95% מהפעמים בהם מתבצע דיווח של רכיב הניטור למערכת הניהול.

3.3.18. רכיב הניטור יעמוד בחלקים המפורטים להלן מתוך התקן הישראלי ת"י 5905 או בהתאם לתקנים חלופיים שיוצעו על ידי הספק ויאושרו על ידי החברה:
3.3.18.1. חלק 1 מערכות לניטור נסיעה דרישות פונקציונאליות.

3.3.18.2. חלק 2 סופי מערכת לניטור נתוני נסיעה התקן לרישום נתוני נסיעה –4.

3.3.18.3. דרישות כלליות, דרישות לעמידות בתנאי סביבה ודרישות חשמל.

3.3.18.4. חלק 3 סופי מערכת לניטור נסיעה: התקן לרישום נתוני נסיעה – דרישות התקנה (למעט פרק 10 – שלט הודעה לנהג).

3.3.19. מערכת הניהול תוכל להתריע on line על הפסקת השידור של רכיב הניטור.

4. אופן התקנה ומתן שירות

4.1. התקנת מערכות ניטור ברכבו של המתנדב תתבצע בתוך פרק זמן שלא יעלה על 5 ימים ממועד החתמת אותו מתנדב על הסכם התנדבות, ותתבצע באחד מהמקומות הבאים:
4.1.1. מוקדי התקנה ושירות שיופעלו על ידי המפעיל ו/או על ידי קבלני משנה מטעמו;
4.1.2. בית המתנדב או כל מקום אחר שיתבקש על ידי המתנדב (למשל מקום עבודתו).
בחלק מהמקרים חלופה זו כרוכה בתשלום נוסף כמפורט בסעיף 3.4 למפרט השירותים.

4.2. החלפת ציוד ניטור או שינוי במרכיבי שירותי התשתית טעונים אישור החברה, שתהיה רשאית לדרוש עמידה במבחני הוכחת תקינות לפי שיקול דעתה.

4.3. רכיבי הניטור לא יגרמו לכל הפרעה במנגנוני הרכב ותפעולו.

4.4. ההתקנה תתבצע על ידי טכנאי מוסמך מטעם המפעיל/ספק התשתית להתקנות ברכבים. משך ההתקנה לא יעלה על 60 דקות. לכל טכנאי יהיה אישור בו יצוינו סוגי הרכבים בהם הוא מוסמך להתקין את הרכיב.

4.5. הטכנאי יוכשר להתקנה על ידי היצרן או מי מטעמו.

4.6. במקרה של חיבור היחידה באמצעות כבלים בדידים, יש להקפיד כי חתכי הכבלים המתחברים את היחידה לא יקטנו מחתכי הכבלים אליהם מבוצע החיבור. במקרה כזה החיבור יבוצע באמצעות הלחמה או באמצעות יחידת לחיצה.

- 4.7. במקרה של חיבור היחידה למתח הרכב יש לחבר את היחידה באמצעות נתיך מתאים ובהתאם לתקן.
- 4.8. יש להקפיד להתקין את היחידה ללא פגיעה במערכות הבטיחות ברכב.
- 4.9. היחידה תעוגן אל מרכב הרכב, או לחלקים קבועים אחרים ברכב באמצעות אמצעי העיגון המסופקים על ידי יצרן היחידה באופן שימנע את תזוזת היחידה, ותוך הקפדה על מניעת גרימת נזק לרכב.
- 4.10. אין לחבר את המתקן לחלקים נעים, לאגד כבלים וצנרות מכל סוג שהוא.
- 4.11. במהלך ההתקנה יש להתקין את מפסק ה-TAMPER ולאחר הפעלת המערכת לשחרר את ניצרת המפסק ולהפעילו שנית.
- 4.12. יש לבצע בדיקה מול המערכת ולהפעיל את היחידה מול מספר רישיון הרכב הרשום.
- 4.13. בדיקת רכיב הניטור לאחר גמר ההתקנה
- 4.14. ספק התשתית יבצע בדיקה חזותית המוודאת את מיקום הניטור ברכב, איכות התקנת הכבלים ויציבות העיגון של ההתקן ברכב, וזאת לפני שחרור הרכב בתום ההתקנה. בתום הבדיקה יש לבצע בדיקה חזותית בשיתוף המתנדב. יש לבצע צילום של ההתקנה וכל נקודות העבודה בהם בוצעה עבודה על ידי המתקין.
- 4.15. יש להדביק מדבקה הכוללת את פרטי ההתקנה, תאריך ההתקנה ושם המתקין כולל מספרי טלפון של מרכז השירות.

5. אחריות ותחזוקה

5.1. כללי

- 5.1.1. ספק התשתית יספק שירותי אחריות ותחזוקה לרכיב הניטור.
- 5.1.2. על המפעיל לוודא ביצוע תחזוקה שוטפת ועדכונים לציוד הניטור, באופן שיבטיח את פעולתו התקינה לאורך כל תקופת הניסוי. התחזוקה תבוצע ברמה שלא תפחת מהוראות יצרן רכיב הניטור.
- 5.1.3. על ספק התשתית לתעד את כלל התקלות ופעולות התחזוקה המונעת במערכת ממוחשבת. עותק מהמידע יימסר לחברה או למי מטעמה.
- 5.1.4. על רכיב הניטור לעמוד ברישות MTBF של 50,000 ש"ע.

5.2. שירותי התחזוקה יכללו לפחות:

- 5.2.1. מענה טכני באמצעות טלפון/ אתר אינטרנט של המפעיל. כל פנייה תענה תוך 3 דקות על ידי גורם מקצועי בשעות 00:00-20:00 בימים א'-ה'. הגורם המקצועי יוודא ויפקח על פתרון הבעיה ועדכון יזום של המתנדב.
- 5.2.2. ספק התשתית יבצע בדיקה שוטפת בגישה מרחוק של תקינות רכיב הניטור לרבות:

- 5.3.2.1. ווידוא תקשורת עם הרכיב ובמקרה של אובדן תקשורת בין רכיב הניטור למערכות המפעיל למשך יותר מ-10 דקות, תישלח הודעה למפעיל/ספק התשתית על תקלת תקשורת עם המתנדב.
- 5.3.2.2. מצב מפסק זיהוי הניתוק Tamper Switch.
- 5.3.2.3. מתח הסוללה הפנימית.
- 5.3.2.4. מתח מצבר הרכב (הפסקת טעינת הסוללה הפנימית).

5.3. תיקון תקלות

- 5.3.1. המפעיל יפעל לזיהוי תקלות ברכיב הניטור, בין השאר, על פי המבחנים הלוגיים שהוצעו על ידו בהצעתו למכרז, בנוסח אשר אושר על ידי החברה והמצורף להסכם כנספח יב'.
- 5.3.2. על המפעיל לוודא משלוח פינג לרכיב הניטור אחת לשבוע לבדיקת היותו מחובר באופן תקין.
- 5.3.3. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, זיהה המפעיל שרכיב הניטור של המתנדב לא משדר ולא ניתנה הודעה מהמתנדב בדבר אי שידור כאמור (לדוגמא במקרים של נסיעה לחו"ל, טיפול לרכב וכד'), ולא קיימת דרך ממוכנת לוודא תקינות ושלמות של המערכת, יבצע המפעיל את הפעולות הבאות:
- 5.3.2.5. רכב אשר לא שידר במשך יומיים - ישלח המפעיל הודעת דואר אלקטרוני למתנדב;
- 5.3.2.6. רכב אשר לא שידר במשך שלושה ימים – ישלח המפעיל מסרון (SMS) למתנדב;
- 5.3.2.7. רכב אשר לא שידר במשך ארבעה ימים – ייצור המפעיל קשר טלפוני עם המתנדב.
- 5.3.4. לצורך הטיפול בתקלות כאמור יידרש המפעיל להחזיק ו/או לוודא שספק התשתית מחזיק באופן שוטף במלאי חלקי חילוף ומערכות ניטור חלופיות.
- 5.3.5. תקלה ראשונה במערכת הניטור תתוקן בבית המתנדב ו/או בכתובת אחרת אשר סיפק המתנדב בהסכם עם המפעיל ו/או במוקד שירות שיופעל על ידי המפעיל, על פי בחירתו של המתנדב, ותתוקן תוך לא יאוחר משלושה ימי עסקים ממסירת הודעה על ידי המתנדב למפעיל בדבר התקלה כאמור או מהמועד בו נמסרה הודעה על התקלה מספק התשתית. לצורך תיקון תקלות נוספות במערכת הניטור, יתייצב המתנדב במתקני המפעיל.
- 5.3.6. החלפת רכיב תקול תבוצע תוך 2 ימי עבודה מהודעת התקלה על ידי המתנדב או זיהוי התקלה במרכז ההפעלה. ההחלפה תבוצע במקום העבודה של המתנדב או בביתו או בנקודת שירות, לבחירת המתנדב.

5.3.7. מובהר כי למעט במקרים בהם התקלה כאמור נגרמה במזיד על ידי המתנדב, המפעיל יישא במלוא עלות התיקון ותחזוקת מערכות הניטור.

5.4. שיעור השגיאות המקסימאלי:

5.5.1 שיעור שנתי לרכב בודד - מבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל, ככל ש- (א) בשנת הניסוי הראשונה 6% ; (ב) בשנת הניסוי השנייה 4% ; (ג) בשנת הניסוי השלישית 3% ; (ד) בשנת הניסוי הרביעית ואילך 2% , מסך הנסיעות ו/או מסך הזיכויים / חיובים ו/או מסך המרחק שדווחו בשנה מסוימת לגבי רכב מסוים של מתנדב יתבררו כנתונים שגויים, חסרים ו/או עודפים, לא יהא המפעיל זכאי לכל תמורה בגין אותו המתנדב.

5.5.2 שיעור שנתי כללי - ככל ששיעור השגיאות המקסימאלי לרכב בודד, כאמור בסעיף 5.5.1 לעיל, יתרחש ב-10% או יותר מכלי הרכב המנוטרים על ידי המפעיל בשנה מסוימת, כי אז יהווה הדבר הפרה יסודית של הוראות ההסכם ויעמדו לרשות החברה כל הסעדים בגין הפרה יסודית כמפורט בהסכם ועל פי כל דין.

5.6 פירוק והחלפת ציוד הניטור

5.6.1 כל מתנדב יוכל לבקש מהמפעיל להסיר את מערכת הניטור בכל עת, על פי שיקול דעתו ובכפוף למפורט בהסכם ההתנדבות.

5.6.2 המתנדב יכול לבקש את פירוק מערכת הניטור, בין השאר במקרים הבאים:

5.5.2.1. מכירת הרכב.

5.5.2.2. פרישתו מהניסוי.

5.5.2.3. מעבר למפעיל אחר.

5.6.3 המפעיל אליו עבר המתנדב יבצע את פירוק הניטור שהותקן ברכבו של המתנדב לא יאוחר מ-5 ימי עסקים לאחר הודעת המתנדב. הציוד המפורק יועבר למפעיל הקודם.

5.6.4 המתנדב יוכל לבקש כי בעת הפירוק תותקן מערכת הניטור מחדש ברכב חלופי. חלק מההחלפות עשוי להיות כפוף לתמורה כמפורט בסעיף 3.4 למפרט השירותים.

5.6.5 במקרה ובו החברה תספק את רכיב הניטור – יידרש ספק התשתית לחלק את רכיב הניטור למתנדבים בהתאם להוראות החברה.

6 דרישות נוספות ממערכת ספק התשתית

הדרישות להלן מוגדרות למערכת כולה אלא אם מוגדרות דרישות מפורשות לרכיב ספציפי:

- 6.1 ספק התשתית יאסוף את נתוני הניטור מכל אחד מרכיבי הניטור המותקנים ברכבי המתנדבים, יעבד אותם בעצמו או יעביר את הנתונים למערכות המפעיל, והכל בהתאם להסכם בינו לבין המפעיל.
- 6.2 התקשורת בין רכיב הניטור OBU למחשבי הניטור והניהול תהיה מאובטחת באמצעות פרוטוקול TLS בהתאם להנחיות IETF - Internet Engineering Task Force, RFC-4346 או פתרון הצפנה / הגנה על הנתונים אחר אשר יאושר על ידי נתיבי איילון.
- 6.3 פרוטוקול התקשורת בין המפעיל לספק התשתית יהיה מוגן בתצורה דומה.
- 6.4 ספק התשתית יספק באמצעות ממשק הפרוטוקול למפעיל את המידע הנדרש לצורך:
- 6.4.1 חישוב עלות נסיעה (עבור כל נסיעה) כפונקציה של מיקום, מועד ומרחק, רמת זיהום, כמוגדר במסמכי המכרז.
- 6.4.2 שחזור והשלמת נתוני נסיעות במידה והנתונים לא הועברו בזמן אמת.
- 6.4.3 עדכוני פרמטרים שונים לרבות שידרוג תוכנה בגישה מרחוק.
- 6.4.4 עדכון מצב היחידה (תקינה / משדרת).
- 6.5 רמות שירות נוספות למערכת ספק התשתית:
- 6.5.1 חישוב זמן הנסיעה לא יסטה מ 1% מהמועד לפי שעון הלווין.
- 6.5.2 תיעוד מיקום הרכב בזמן נסיעה (נ"צ) יבוצע לפחות כל 30 שניות.
- 6.6 זמינות מערכת ספק התשתית:
- 6.6.1 מערכת ספק התשתית תפעל בזמינות הנדרשת על מנת לאפשר לנותן השירות לעמוד בדרישות המכרז.
- 6.6.2 מערכת ספק התשתית תמומש ביתירות הנדרשת על מנת שניתן יהיה לשחזר את כל מידע הנסיעות שבוצעו.
- 6.6.3 אגירה של נתוני הנסיעה תבוצע לא יאוחר מ-30 שניות ממועד קליטת הנתון ברכיב הניטור.
- 7 אבטחת מידע:
- 7.1 התקשורת בין שרתי ספק התשתית / מפעיל לרכיב הניטור תהיה מאובטחת כך שרק ספק התשתית יוכל לתקשר (אלקטרונית) עם רכיב הניטור. ספק התשתית יאבטח את מערכת הניטור כך שאף צד שלישי לא יוכל לחדור למערכת הניטור דרך שלל פרוטוקולי התקשורת הנתמכים ע"י מערכת הניטור או בכל דרך אחרת.
- 7.2 המידע יאוחסן באופן שישמור על הפרטיות בהתאם להוראות הרשות להגנת הפרטיות, להוראות כל דין ובהתאם לכתב ההתחייבות המצורף כמסמך ד' למסמכי המכרז.
- 7.3 מערכת הניטור תהיה מאובטחת פיזית כך שכל התערבות במתקן שאינה של ספק התשתית, או ללא אישורו, לרבות ניסיון לניתוקו ולהוצאתו מהרכב, תדווח למפעיל מיידית.

- 7.4 המערכת תתריע על כל אירוע שיבוש בקשר אל המתקן לרבות נתוקי קשר, הפרעות קשר אל המתקן, שבושים ואו קפיצות בקליטת אותות GPS. כל אירוע ירשם בלוג המערכת בשייכות למתקן הספציפי בו היו האירועים.
- 7.5 ספק התשתית יתמוך בכל דרישת אבטחת מידע על מנת לאפשר למפעילים לעמוד בדרישות מכרז זה, לרבות דרישות:
- 7.5.1 ת"י 1495 אבטחת מערכות מידע סיסמאות.
 - 7.5.2 ת"י 1495 חלק 6 אבטחת מערכות מידע ממוחשבות ניהול הרשאות גישה.
 - 7.5.3 ניהול מאגרי מידע לפי ת"י 27000.
 - 7.5.4 דרישות אבטחת המידע בענן הציבורי (ככל והמידע יאוחסן בענן ציבורי בהתאם להוראות רשות הגנת הפרטיות).

מוסף א' - מפרט ממשקי המפעיל

1. כללי

- 1.1 בכוונת החברה, באמצעות ספק מטעמה (שאיננו אחד המפעילים) לפתח אפליקציה אשר תשמש את המתנדבים בניסוי (להלן: "האפליקציה"). האפליקציה אמורה לשמש ככלי למתן מידע למתנדבים בניסוי. האפליקציה תהיה גרית ואחידה לכלל המתנדבים, ללא תלות במפעיל אליו הינם משוייכים.
- 1.2 כל מפעיל יידרש להעביר את כלל המידע הנצבר אצלו במסגרת הניסוי, לידי החברה.
- 1.3 לשם כך על המפעילים לפתח ולתחזק את הממשקים הבאים:
 - 1.3.1 ממשק לאפליקציה שתופעל על ידי המתנדבים. האפליקציה תפותח על ידי ספק מטעם החברה.
 - 1.3.2 ממשק להעברת נתונים באופן יומי למערכות המרכזיות של החברה.
 - 1.4 במפרט זה מובאים עקרונות הממשקים הנדרשים. אפיון מפורט של הממשקים יבוצע לאחר בחירת המפעילים, ובתיאום בינהם.

2. ממשק לאפליקציה הסולרית של המתנדבים

- 2.1 אפיון כללי של הממשק
 - 2.1.1 הממשק יאפשר לאפליקציה הסולרית לקבל ולהציג למתנדב מידע On line על יתרת התקציב העומד לרשות המתנדב במסגרת הניסוי.
 - 2.1.2 הגישה של האפליקציה למפעיל תבוצע ע"י rest API, שיוצע ע"י המפעיל, על גבי רשת האינטרנט.
 - 2.1.3 על מנת לשמור על חיסיון הנתונים, כל התעבורה תוצפן (SSL/HTTPS).
 - 2.1.4 המסרים יועברו במבנה XML.
 - 2.1.5 המסר שיועבר מהאפליקציה למפעיל יכלול:
 - 2.1.5.1 זיהוי חד ערכי של המתנדב על ידי קוד ייחודי.
 - 2.1.5.2 קוד גישה ייחודי. קוד זה יבטיח כי רק המכשיר הסולרי של מתנדב שסיים הליך הזדהות לאפליקציה הסולרית, יוכל לקבל את נתוני החשבון.
 - 2.1.5.3 מידע על נסיעות בתחבורה ציבורית או נסיעות משותפות (ע"ב מידע ממערכת ספירת נוסעים).
 - 2.1.5.4 המסר שיוחזר מהמפעיל לאפליקציה יכלול:
 - 2.1.5.5 עדכון מידע תקציבי online.
 - 2.1.5.6 יתרת תקציב של המתנדב.
 - 2.1.5.7 ניצול התקציב ב-5 הדקות האחרונות.
 - 2.1.6 על המפעיל להתחייב להחזרת מסר התשובה בתוך שנייה אחת לכל היותר.

2.1.7 הממשק יהיה אחיד לכלל המפעילים, ולא יידרש שינוי בסוג הממשק בעת מעבר של מתנדב ממפעיל אחד לאחר.

2.1.8 קבלת מידע על כך שהאפליקציה פועלת (לצורך חישוב תקציב המתנדב בהתאם להוראות ההסכם).

3. ממשק להעברת נתונים לחברה

3.1 אחת ליום יועבר לחברה ריכוז של כלל הנתונים שנאגרו אצל המפעיל על פעילות המתנדבים. הגדרת המידע שיועבר תוגדר על ידי החברה בשלב ההרצה.

3.2 ההעברה היומית תהיה דיפרנציאלית ותכלול את כל הנתונים שהצטברו מאז ביצוע ההעברה האחרונה.

3.3 בנוסף להעברה היומית כנ"ל, יבנה תהליך של העברה מלאה של כלל המאגר, שתשמש לסינכרון בין מאגרי המפעיל ומאגרי החברה, ככל שיזוהו מצבים חוסר סינכרון בין המאגרים.

3.4 בנוסף, יועבר מידע נוסף שיידרש על ידי מפתח האפליקציה.

3.5 העברת הקובץ תבוצע בפרוטוקול מאובטח להעברת קבצים, שייקבע ע"י החברה. הפרוטוקול יהיה אחיד לכלל המפעילים.

3.6 מבנה הקובץ יקבע תוך תיאום בין המפעילים והחברה, ויהיה אחיד לכלל המפעילים.