



## רשות ההגבלים העסקיים

### החלטה בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל

### בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין American Airlines Inc.

#### 1. פתח דבר

לפני בקשה לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק"), ביחס להסכם מיום 9.11.2007 שנחתם בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל על") לבין American Airlines Inc. (להלן: "AA") לשיתוף פעולה בשיווק קיבולת טיסה ושיתוף בקוד (להלן: "ההסכם").

בגין ההסכם ניתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ביום 21.9.2009 אשר תוקפו הוגבל לשלוש שנים ועומד לפקוע ביום 21.9.2012 (להלן: "החלטת הפטור הקודמת"),<sup>1</sup> ומכאן הבקשה שלפני להארכת הפטור לשנה נוספת, היינו עד ליום 21.9.2013.

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתו האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, כי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו וכי הוא אינו פוגע פגיעה של ממש בתחרות בשוק. מטעמים אלו ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק מהנימוקים שיפורטו להלן.

#### 2. הצדדים וההסדר

**אל על** – חברת התעופה הוותיקה והדומיננטית בישראל, הנחשבת ל"מוביל הלאומי" של מדינת ישראל. אל על הינה חברה ציבורית<sup>2</sup> המפעילה טיסות סדירות בין ישראל למדינות רבות בעולם, באמצעותן מובילה בדרך האוויר נוסעים ומטען (כולל כבודה ודואר). בנוסף, אל על מפעילה טיסות שכר בינלאומיות באמצעות חברת הבת שלה סאן דור נתיבי אויר לישראל בע"מ. אל על

<sup>1</sup> החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, תשמ"ח-1988 בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדר שבין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ובין American Airlines Inc.; 2009, הגבלים עסקיים 5001478.

<sup>2</sup> בעלי המניות העיקריים בחברה הינם: הציבור (כ- 34.59%), כנפיים אחזקות בע"מ (כ- 39%), מר פנחס גינזבורג (8.94%) ועובדי ומנהלי אל-על (5.94%). שאר בעלי המניות הינם: הפניקס אחזקות בע"מ (4.73%), קבוצת דלק (3.60%), א.ל. נכסי תעופה בע"מ (2.11%), אקסלנס השקעות בע"מ (0.39%), מוזס בורוביץ תמר עדה (0.37%).

מוכרזת כבעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשווקי תעופה ליעדים יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי.<sup>3</sup>

AA – חברת תעופה אמריקאית אשר נוסדה בשנת 1934 והינה חברת בת של AMR Corporation העוסקת בעיקר בתחום התעופה. AA עוסקת בהובלת נוסעים, דואר ומטען בדרך האוויר ומפעילה טיסות סדירות לכ- 150 יעדים בצפון אמריקה, הקריביים, אמריקה הלטינית, אירופה ואסיה. AA הינה מייסדת של ברית חברות התעופה Oneworld Alliance. AA אינה מפעילה טיסות לישראל.

ההסכם מסדיר את שיתוף הפעולה בין הצדדים בשיווק קיבולת טיסה ביחס למספר קווי תעופה, ישירים ולא ישירים, בין ישראל למספר יעדים בארה"ב ובקנדה ("הקווים הרלוונטיים").<sup>4</sup> לפי ההסכם, רשאים הצדדים לשווק מושבים האחד על גבי טיסותיו של האחר, באמצעות מתן גישה הדדית למערכת ההזמנות הממוחשבת, ובהתאם לזמינות המושבים בטיסות שמפעילים הצדדים. ההסדר אינו קובע מגבלה מראש על כמות המושבים שרשאי כל צד לשווק על גבי טיסותיו של האחר והשיווק נעשה על בסיס מקום פנוי (Free Sale). בתמורה לשיווק המושבים, זכאי המוביל המשווק לעמלה.

למעשה, ההסכם מאפשר לאל על לשווק כרטיסי טיסה על גבי AA ליעדים שאליהם היא אינה מפעילה טיסות בעצמה, ומנגד מאפשר ל-AA לשווק כרטיסי טיסה על גבי אל על, ליעדים שאליהם היא אינה מפעילה טיסות בעצמה.

<sup>3</sup> הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ – בעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשוקי תעופה ליעדים יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי; 2005 הגבלים עסקיים 5000135.

<sup>4</sup> מאז ניתנה החלטת הפטור הקודמת עדכנו הצדדים את ההסכם באופן בו נוספו מספר קווים ביחס להסכם המקורי. בעת מתן החלטה זו, ההסדר חל על טיסות אל-על בקווים בין תל-אביב לבין כל אחד מן היעדים הבאים: ניו-יורק (JFK); ניו-יורק (EWR); לוס-אנג'לס (LAX); מיאמי (MIA); פריס (CDG); רומא (FCO); פרנקפורט (FRA); לונדון (LHR); מדריד (MAD); ציריך (ZRH). ההסדר חל על טיסות AA בקווים שבין לונדון (LHR) לכל אחד מן היעדים הבאים: ניו יורק; לוס אנג'לס; בוסטון; שיקאגו; מיאמי; דאלאס; דורהאם. ההסדר חל גם על טיסות AA בין פריס (CDG) ליעדים הבאים: ניו יורק; שיקאגו; בוסטון; דאלאס; מיאמי. ההסדר חל גם על טיסות AA בין רומא (FCO) לניו יורק ולשיקאגו, וכן על טיסות AA בין פרנקפורט לשיקאגו; דאלאס וסן-פרנסיסקו, ועל טיסות AA בין ציריך לניו יורק, בין מדריד לניו יורק; מיאמי ודאלאס, בין ברצלונה לניו יורק ובין בריסל לניו יורק.

כמו כן, ההסדר חל על טיסות AA בקווים שבין ניו יורק (JFK) לכל אחד מן היעדים הבאים: שיקאגו; מיאמי; לוס-אנג'לס; סן-פרנסיסקו; וושינגטון; טורונטו; מונטריאול; דאלאס; בוסטון; קליבלנד; סיאטל; דורהאם; סן-דייגו; פוארטו ריקו; פורט לודרדייל; אורלנדו; אוסטיין; טמפה; פורט קולומבוס; פיטסבורג; בולטימור; אינדיאנה; נשוויל; סינסינטי; נורפולק. בנוסף, חל ההסדר על טיסות AA בין ניו-יורק (EWR) לכל אחד מן היעדים הבאים: לוס אנג'לס; שיקאגו; סנט-לואיס; דורהאם; דאלאס ומיאמי וכמו כן על טיסות AA בין ניו יורק (LGA) לכל אחד מהיעדים הבאים: אורלנדו; מיאמי ודאלאס. בקווים שבין לוס אנג'לס לכל אחד מן היעדים הבאים: מיאמי; טורונטו; סן-פרנסיסקו; סן-חווה; לאס וגאס; ונקובר; פורטלנד; סיאטל; סנט-לואיס; סן-דייגו; אוסטיין; הונולולו; קהאולווי; טוסון; סנטה ברברה; מונטריי; אלברקרק; פרזנו; סקרמנטו; אל פאסו; רינו; סולט לייק סיטי; פיניקס; אוקלהומה; אידיהו; דאלאס וסן דייגו. בקווים שבין מיאמי לבין כל אחד מן היעדים הבאים: אטלנטה; לאס וגאס; אורלנדו; פילדלפיה; טמפה; דורהאם; פיטסבורג; שרלוט; אינדיאנפוליס; ממפיס.

ההסכם כולל הסדר לשיתוף הצדדים בקוד (Code Share), לפיו מתאפשר לאל על לשווק מושבים על גבי טיסות אשר מופעלות על-ידי AA תחת הקוד ומספר הטיסה של אל על, ולהיפך.

כמו כן, ההסכם קובע כי AA לא תוכל לשווק כרטיסי טיסה על גבי הטיסות של אל על בקווי התעופה ניו יורק - תל אביב ולוס אנג'לס - תל אביב במחיר הנמוך מזה שגובה אל על עבור טיסות אלה. מלבד זאת, ההסכם מסדיר את שיתוף הפעולה בין הצדדים ביחס ללוחות הזמנים של הטיסות נשוא ההסכם וביחס לשיתוף הפעולה בפרסום וקידום המכירות לטיסות כאמור.<sup>5</sup>

### 3. השפעת ההסדר על התחרות

על החששות התחרותיים שמקים ההסדר שבפניי עמדתי בהרחבה בהחלטת הפטור הקודמת. אולם גם עתה, בדיקת רשות ההגבלים העסקיים העלתה כי ההסדר ראוי לפטור מאותם טעמים שפורטו בהחלטת הפטור הקודמת.

ביחס לקו התעופה תל אביב – ניו יורק, נוסף על אל על מפעילות חברות התעופה דלתא וקונטיננטל טיסות ישירות וכן קיימות חברות תעופה רבות המפעילות טיסות לא ישירות (בעיקר דרך נמלי תעופה באירופה) דוגמת Lufthansa ; Air France ; British Airways ; Alitalia ועוד. כמו כן, ביחס לקו התעופה תל אביב – לוס אנג'לס, אמנם אל על הינה החברה היחידה המפעילה טיסות ישירות בקו זה, אולם שיעור ניכר מהנוסעים בקו עושים דרכם בין שני היעדים בטיסות שאינן ישירות. על כן, לגבי קווים אלה, וכן לגבי שאר קווי התעופה המפורטים בהסכם, מגוון הטיסות הלא ישירות מהווה רסן תחרותי שיש בו כדי להפיג את החשש לפגיעה בתחרות.

לכך יש להוסיף כי נוכח כניסתו לתוקף של הסכם השמיים הפתוחים בין ישראל לארה"ב (להלן: **"הסכם השמיים הפתוחים עם ארה"ב"**)<sup>6</sup> כלל קווי התעופה לארה"ב נפתחו לתחרות. בעקבות חתימת ההסכם, אף העמדתי לעיון הציבור טיוטת פטור סוג להסדרי שיווק קיבולת טיסה ליעדים שתחת הסכמי שמיים פתוחים, תשע"ב – 2012 (להלן: **"טיוטת פטור הסוג להסדרי שמיים פתוחים"**), אשר עתיד לאפשר לצדדים להסדר להפעיל מנגנון של הערכה עצמית (self-assessment) ביחס להשפעות ההסדר על התחרות, כך שאם ההסדר מקיים את תנאי פטור הסוג יוכלו הצדדים לחסות תחתיו חלף קבלת אישור מראש ממערך הפיקוח על הגבלים עסקיים.

בנסיבות אלה, נחה דעתי כי ההסדר אינו מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות, ועל כן מצאתי לנכון להאריך את הפטור, כמבוקש, לשנה נוספת.

<sup>5</sup> להרחבה אודות ההסדר והכבילות הכלולות בו ראה את החלטת הפטור הקודמת, ה"ש 3 לעיל.

<sup>6</sup> הסכם הובלה אווירית בין ממשלת ארצות הברית של אמריקה לבין ממשלת ישראל, מיום 1 בדצמבר 2012.

#### 4. סוף דבר

לאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ומיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ולהעניק את הפטור המבוקש.

בהתאם לסעיף 15(א) לחוק נתונה החלטתי זו לערר בפני אב בית הדין להגבלים עסקיים על ידי איגוד עסקי, ארגון צרכנים או כל אדם העלול להיפגע מההסדר הכובל עליו ניתן הפטור.

פרופ' דיויד גילה

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ג' תשרי תשע"ג

19 ספטמבר 2012