

### הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן - החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיוזגים, אני מודיע כי ביום ג' בתשרי התשע"ג (19 בספטמבר 2012) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
7693	אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ Swiss International Airlines Ltd	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	הטסת נוסעים

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים.

החלטתי מתבססת על כך שאין בכילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות; עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

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

החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מספר 7693, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' בנפי נשרים 22, ירושלים. בשעות העבודה הרגילות.

ל' בתשרי התשע"ג (16 באוקטובר 2012)  
(חמ 1-ה-3-41)

דיוויד גילה  
הממונה על ההגבלים העסקיים

'ס"ח התשמ"ח, עמ' 128; התשס"ב, עמ' 165.

### הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן - החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיוזגים, אני מודיע כי ביום ד' בתשרי התשע"ג (20 בספטמבר 2012) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
7695	אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ Iberia Linweas Aéreas de España	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	הטסת נוסעים

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים.

החלטתי מתבססת על כך שאין בכילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות; עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

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

החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מספר 7695, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' בנפי נשרים 22, ירושלים. בשעות העבודה הרגילות.

ל' בתשרי התשע"ג (16 באוקטובר 2012)  
(חמ 1-ה-3-41)

דיוויד גילה  
הממונה על ההגבלים העסקיים

'ס"ח התשמ"ח, עמ' 128; התשס"ב, עמ' 165.



## רשות ההגבלים העסקיים

הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988<sup>1</sup> (להלן – "החוק"), ולאחר התייעצות עם הועדה לפטורים ולמיזוגים, אני מודיע כי ביום ד' בתשרי התשע"ג (20 בספטמבר 2012) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
7695	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Iberia Líneas Aéreas de España	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	הטסת נוסעים

תוקפו של הפטור מוגבל ל-3 שנים.

החלטתי מתבססת על כך שאין בכילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות, עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. 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 שעליו ניתן הפטור. החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מספר 7695 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22 ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

פרופ' דיויד גליק

הממונה על הגבלים עסקיים

ל' בתשרי התשע"ג

16 באוקטובר 2012

<sup>1</sup> ס"ח התשמ"ח עמ' 128, ס"ח התש"ס עמ' 113.



## רשות ההגבלים העסקיים

ד' בתשרי תשע"ג

20 בספטמבר 2012

פטור : 7695

בפקס : 03-6846001

לכבוד

ד"ר דוד תדמור

שי בקל, עו"ד

תדמור ושות', עורכי דין

מרכז עזריאלי 5, המגדל המרובע

דרך מנחם בגין 132

תל אביב 67021

הנדון : החלטות בעניין פטורים מאישור הסדר כובל בין :

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ – Iberia lines

הנני מתכבדת להעביר אליכם את החלטת הממונה על הגבלים עסקיים, לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988, בדבר מתן פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר כובל שבין הצדדים בנדון.

בכבוד רב,  
  
עו"ד דהר ארם

רשם ההגבלים העסקיים



## רשות ההגבלים העסקיים

### החלטה בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל

### Iberia Líneas Aéreas de España לבין לישראל בע"מ

#### 1. פתח דבר

לפני בקשה לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק"), ביחס להסכם מיום 2.10.2005 שנחתם בין חברת אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ (להלן: "אל על") לבין חברת Iberia Líneas Aéreas de España (להלן: "איבריה") 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.

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

##### 2.1. הצדדים להסדר

**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 אוויר לישראל בע"מ. אל-על מפעילה טיסות סדירות, בין היתר, בקווי התעופה הישירים תל אביב – מדריד ותל אביב -

<sup>1</sup> החלטת הממונה על הגבלים עסקיים לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדר שבין אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ לבין Iberia Líneas Aéreas de España ; 2009 הגבלים עסקיים 5001477 (להלן: "החלטת הפטור הקודמת").

<sup>2</sup> בעלי המניות העיקריים בחברה הינם: הציבור (כ- 34.59%), כנפיים אחזקות בע"מ (39.33%), 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%).

ברצלונה, אשר ביחס אליהם מוגשת בקשת הפטור דנן. אל על מוכרזת כבעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשווקי תעופה ליעדים יוהנסבורג, הונק קונג, בנגקוק ובומביי.<sup>3</sup>

**איבריה** – נוסדה בשנת 1927 ונחשבת לחברת הדגל של ספרד. בעקבות מיזוגה עם חברת British Airways בשנת 2011, הפכה לחברת התעופה הגדולה ביותר בספרד ולשלישית בגודלה באירופה. איבריה מפעילה טיסות ל-100 יעדים ב-45 מדינות, בין היתר בקו התעופה מדריד – תל אביב, אליו מתייחסת, בין היתר, בקשת הפטור דנן. איבריה הינה חברה מייסדת בברית התעופה השלישית בגודלה בעולם, Oneworld Alliance.

## 2.2. ההסדר

עניינו של ההסדר בשיתוף פעולה בשיווק קיבולת טיסה, לפיו רשאית אל-על לשווק מושבים על גבי טיסות שמפעילה איבריה בקו תל אביב - מדריד ומנגד רשאית איבריה לשווק מושבים על גבי טיסות שמפעילה אל-על בקו תל אביב - מדריד וגם בקו תל אביב – ברצלונה. ההסדר אינו קובע מגבלה מראש על כמות המושבים שרשאי כל מוביל לשווק על גבי טיסותיו של המוביל האחר והשיווק נעשה על בסיס מקום פנוי (Free-sale Agreement). בהתאם להסכם, המוביל המשווק מקבל עמלה בשיעור מסוים עבור כל מושב שהוא משווק על גבי טיסת המוביל המפעיל ואת שאר התמורה בגין המושב מקבל המוביל המפעיל.

ההסכם כולל הסדר לשיתוף הצדדים בקוד (Code Share), לפיו מתאפשר לאל על לשווק מושבים על גבי טיסות המופעלות על ידי איבריה תחת הקוד ומספר הטיסה של אל על, ולהיפך. פרטי הטיסות עליהן חל ההסכם מתעדכנים מדי שישה חודשים על ידי הצדדים להסדר. ההסכם בין הצדדים אינו מוגבל בזמן.

## 2.3. השווקים הרלוונטיים

השווקים הרלוונטיים לבחינתו של ההסדר דנן הם קווי התעופה שבין תל-אביב למדריד ובין תל אביב לברצלונה (להלן: "הקווים הרלוונטיים"). ההסדר נוגע לטיסותיהן הישירות הסדירות של איבריה ואל-על בקו תל אביב – מדריד וכן לטיסותיה הישירות והסדירות של אל על בקו תל אביב – ברצלונה, שבו איבריה לא מפעילה טיסות משל עצמה.

מערך הטיסות הבינלאומיות בין ישראל לספרד ותנאיהם מוסדרים כיום בהסכם הבילטרלי שבין ישראל לספרד משנת 1990.<sup>4</sup> תנאי ההסכם הבילטרלי מתעדכנים מעת לעת על-ידי הסכמות בין רשויות התעופה של המדינות. על המגבלות שהטיל ההסכם הבילטרלי והסרתן ההדרגתית עמדנו בהחלטת הפטור הקודמת, אולם ראוי לציין כי בשנת 2006 בוטלו המגבלות הנוגעות למספר המובילים הנקובים שכל מדינה רשאית למנות בקו, ובמרץ 2010, הושגו הסכמות נוספות בין

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

<sup>4</sup> הסכם בין מדינת ישראל ובין ממלכת ספרד בדבר הובלה אווירית, 1015, 30 (נחתם בירושלים ביום 31.7.1989). להרחבה אודות הוראות ההסכם הבילטרלי והשפעתו על התחרות, ר' את החלטת הפטור הקודמת, לעיל.

רשויות התעופה, לפיהן הוגדלו תדירויות הטיסות המאושרות בקווי התעופה שבין המדינות בכ-4 טיסות נוספות בשבוע, מכל מדינה.

נוסף לכך, ביום 30 ביולי 2012 נחתם בראשי תיבות הסכם תעופה גלובלי אחיד בין מדינת ישראל לבין האיחוד האירופי (להלן: "**הסכם שמיים פתוחים**").<sup>5</sup> הסכם זה מאפשר הפעלת טיסות ישירות בין ישראל לכל היעדים במדינות האיחוד האירופי הנכללות בהסכם, הן לחברות תעופה ישראליות והן לחברות תעופה מהמדינות הנכללות בהסכם.

עם כניסתו הצפויה של הסכם השמיים הפתוחים לתוקף, הוא עתיד להחליף את כלל ההסכמים הבילטרליים בין מדינת ישראל לבין מדינות האיחוד האירופי הנכללות בהסכם, ולבטל בהדרגה את המגבלות הקבועות בהסכמים הבילטרליים ביחס למספר המובילים, התדירויות, הקיבולות וסוגי הטיסות והמטוסים המורשים להוביל נוסעים ומטען בין ישראל לבין מדינות האיחוד האירופי, וזאת במטרה להגיע לפתיחה מלאה של השמיים עד שנת 2017. בכך, יוסרו המגבלות הרגולטוריות וחסימי הכניסה לקווים בין תל אביב ליעדים השונים באירופה ביחס למדינות הנכללות בהסכם, ובכללם הקווים הרלוונטיים.

### 3. השפעת ההסדר על התחרות

המדובר בשיתוף פעולה בין מתחרים בפועל ובכוח, בשיווק קיבולת טיסה בקווים הרלוונטיים. הסדרים כגון דא, מעלים חשש לפגיעה בתחרות, בשל החשש להקלה על תיאום מחירים, תדירויות, כמויות, איכות השירות וכיו"ב בין הצדדים להסדר, נוכח שיתוף הפעולה ביניהם. חשש נוסף שמקים שיתוף הפעולה קשור לפגיעה אפשרית בתמריץ של כל אחד מן הצדדים להסדר להתחרות בצד השני בדרך של הפעלת טיסות באופן עצמאי.<sup>6</sup>

בצד חששות אלה, שיתוף הפעולה בין המובילים מאפשר הרחבת מגוון החלופות והיצע הטיסות שיכול כל מתחרה להציע ללקוחותיו, הגדלת הגמישות התפעולית וקיומו של ערוץ שיווקי נוסף לכל אחד מן הצדדים להסדר במדינה שאינה מדינת האם של המפעיל. על כן, עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ובנסיבות ההסכם שלפני, שוכנעתי כי אין בהסדר כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. כפי שיפרוט להלן, גם בחינת ההסדר העלתה כי הוא אינו מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות.

<sup>5</sup> Euro-Mediterranean Aviation Agreement between the European Union and its Member States, of the One Part and the Government of the State of Israel, of the Other Part (להלן: "**הסכם השמיים הפתוחים**"). יציין, כי הסכם השמיים הפתוחים בין ישראל והאיחוד האירופי טרם נכנס לתוקפו וטעון אישורה הסופי של ממשלת ישראל ופרלמנט האיחוד האירופי.

כחלק מההיערכות לקראת אימוץ הסכם השמיים הפתוחים, ביום 19 באוגוסט 2012 העמידה רשות ההגבלים העסקיים לעיון הציבור טיוטת פטור סוג להסדרי שיווק קיבולת טיסה ליעדים שתחת הסכמי שמיים פתוחים, תשע"ב – 2012 (להלן: "**טיוטת פטור הסוג להסדרי שמיים פתוחים**"). פטור הסוג, לאחר כניסתו לתוקף, יאפשר לצדדים להפעיל מנגנון של הערכה עצמית (self-assessment) ביחס להשפעות התחרותיות של הסדרים מסוג זה. במידה שמתקיימים תנאי פטור הסוג יוכלו הצדדים לחסות תחתיו חלק קבלת אישור ממערך הפיקוח על הגבלים עסקיים.

<sup>6</sup> להרחבה בעניין החששות שמקים ההסדר ר' החלטת הפטור הקודמת, ה"ש 1 לעיל.

בקו התעופה תל אביב - למדריד, מפעילות איבריה ואל על טיסות סדירות. ואילו בקו התעופה תל אביב - ברצלונה, נוסף על חברת אל על, מפעילות טיסות סדירות גם ארקיע נתיבי אוויר ושירותי תעופה בע"מ וחברת Veuling Airlines הספרדית.

כאמור, כיום הוסרה המגבלה שהיתה קיימת בהסכם הבילטרלי על מינוי מובילים נקובים נוספים מכל מדינה. כמו כן, ההסכמות החדשות בין רשויות התעופה הביאו להגדלת מכסת התדירות השבועיות המאושרת בקווים שבין המדינות מ-21 טיסות סדירות בשבוע ל-25 טיסות סדירות בשבוע, מכל מדינה. בדיקת רשות ההגבלים העסקיים העלתה כי בפועל, מכסת התדירות המאושרת לכל אחת מהמדינות אינה מנוצלת במלואה על ידי הצדדים להסדר. על כן, קיימת אפשרות למי מהצדדים להסדר וכן למתחרים נוספים להפעיל טיסות נוספות בקווים הרלוונטיים בעתיד.

לכך יש להוסיף את כניסתו הצפויה לתוקף של הסכם השמיים הפתוחים שכאמור מיועד לבטל בהדרגה את כלל המגבלות הקבועות בהסכמים הבילטרליים ולהוריד עוד יותר את חסמי הכניסה לקווי התעופה בין ישראל ליעדים באירופה, ובכללם הקווים דנן.

בחינת ההסדר עלתה כי היקף השימוש של הצדדים בהסדר הינו נמוך בשני הקווים הרלוונטיים, ואף קיימת מגמת הפחתה בהיקף השימוש בהסדר מאז ניתנה החלטת הפטור הקודמת. בהנחה שלא יחול גידול מהותי במספר המושבים שכל אחד מהצדדים משווק על גבי משנהו, ההסדר אינו צפוי להקים קושי תחרותי של ממש.

עוד העלתה בחינת ההסדר כי שיעור העמלה הקבועה בין הצדדים אינו גבוה במיוחד, כזה שעלול להפחית את התמריץ של מי מן הצדדים להסדר להתחרות על ידי הפעלת טיסות באופן עצמאי. כמו כן, בחינה השוואתית של שיעור רווחיות הצדדים ורמות המחירים בקווים הרלוונטיים גם היא מצביעה על העדר חשש לפגיעה של ממש בתחרות.

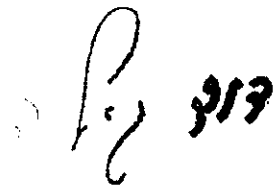
לאור כל האמור, נחה דעתי כי ההסדר אינו מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות, ועל כן מצאתי לנכון להעניק פטור כמבוקש.

#### 4. סוף דבר

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

תוקפו של פטור זה למשך 3 שנים מיום החלטתי זו.

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, ד' תשרי תשע"ג

20 ספטמבר 2012





## רשות ההגבלים העסקיים

### הועדה לפטורים ולמיזוגים

#### המלצות

**מועד הדיון: 11 בספטמבר 2012**

**מקום הדיון: משרד רשות ההגבלים העסקיים, כנפי נשרים 22 ירושלים ק' ג', 6556111 - 02**

#### בקשת מיזוג במסלול הירוק

בפני חברי הועדה הוצגה בקשת המיזוג וחוות הדעת של המחלקה הכלכלית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים למיזוג
9026	EMC Corporation
	Lenovo (BVI) Limited

#### החלטה

חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשת המיזוג על סמך חוות הדעת הכלכלית.

#### בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות פטור וטיוטות פטור של המחלקה המשפטית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר
5115	לשכת מכוני התערוכות 6 מכוני התערוכות
9016	טלטל ערוצי תקשוב בע"מ Microsoft Online Inc
7689 7693 7695	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Thai Airways International Public Company Limited
7689	.Swiss international Air Lines Ltd
7696	.Iberia Lines Aereas de Espana S.A
7698	American Airlines Inc Czech Airlines j.s.c
8904 8910	ישראלכרט בע"מ כרטיסי אשראי לישראל בע"מ לאומי קארד בע"מ
8676	מרכז סליקה בנקאי בע"מ בנק הפועלים בנק לאומי בנק מזרחי טפחות בנק דיסקונט

הבנק הבינלאומי הראשון	
שירותי בנק אוטומטיים בע"מ בנק הפועלים בנק לאומי בנק מזרחי טפחות בנק דיסקונט הבנק הבינלאומי הראשון	8677
שופרסל בע"מ מגה קמעונאות בע"מ החברה המרכזית לייצור משקאות קלים בע"מ תנובה מרכז שיתופי לשיווק תוצרת חקלאית בישראל בע"מ ספקים אחרים	8826 8833

### החלטה

חברי הועדה ממליצים לתת פטור בבקשות הנ"ל בהתאם לאמור בטיטות הפטור של המחלקה המשפטית.

## בקשת פטור מאישור הסדר כובל

בהתאם לסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, מוגשת בזה בקשה לפטור מאישור בית הדין, להסדר כובל שפרטיו כדלקמן:

### 1. הצד להסדר המבקש את הפטור –

1.1 שם אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("אל על").

מען נמל התעופה בן גוריון, ת.ד. 41, מיקוד 70100.

### מען למסירת מסמכים

עו"ד שי בקל ואו עו"ד עדי וייצמן  
תדמור ושות', עורכי דין  
מרכז עזריאלי 5, המגדל המרובע, דרך מנחם בגין 132, תל-אביב 67021  
טלפון: 03-6846000, פקס: 03-6846001.

2. הצדדים האחרים להסדר – Iberia Líneas Aéreas de España S.A. ("Iberia"); מען-  
Velázquez 130, 28006 Madrid, Spain.

3. צורת ההסדר – בכתב.

4. נעשה ההסדר בכתב – תיאור המסמכים הקובעים אותו ואלה הנוגעים לו:

4.1 הסכם מיום 2.10.2005, על כל צרופותיו, מצורף בזאת כנספח א'.

4.2 החלטת הפטור מיום 21 בספטמבר 2009 ("החלטת הפטור").

5. הנכס או השירות נושא ההסדר – הטסת נוסעים.

6. מהות הכבילה ופרטים עליה – הבקשה להארכת הפטור מוגשת בגין הסכם Code Share בין אל על לבין Iberia מכוחו מורשית אל על לשווק טיסות שמפעילה Iberia בקו ת"א-מדריד ובחזרה ומנגד Iberia מורשית לשווק את טיסות אל על בקו זה ובקו ת"א- ברצלונה ובחזרה. פרטי הטיסות עליהן יחול ההסכם מובאים ב- Annex 1 להסכם (פרטי נספח זה מסוכמים מדי חצי שנה לכל עונת טיס). ההתחשבות בין הצדדים מוסדרת בעיקרה ב- Annex 2 ובסעיף 8 להסכם. ההסדרים הנוגעים להתאמת מערכות ההזמנה והמלאי, כמתחייב מאופיו של ההסכם כהסדר Free Sale (ראה לעניין זה הרחבה במכתב נלווה), מרוכזים בעיקרם בחוברת הנהלים ובסעיף 6.1 להסכם. ההסכם בין הצדדים כולל מספר תניות נלוות כדלקמן:

- הסכמת הצדדים כי הפרסומים וההודעות לציבור בנוגע להסכם הקוד שייר יינתנו על ידם במשותף והתחייבותם כי בפרסומים אלה תינתן אינדיקציה ברורה לזהות המוביל המפעיל ולכך שמדובר בטיסת קוד שייר. בנוסף, התחייבות הצדדים כי יפרסמו את טיסות הקוד שייר במערכות ההפצה עמן הם עובדים – סעיפים 2.3–2.7 להסכם וסעיף 3 להסכם.
- הצדדים יודיעו זה לזה על אי סדירויות, עיכובים וביטולים של טיסות קוד שייר והמוביל המפעיל יפצה נוסעים שלא עלו לטיסה ולא יפלה את נוסעי המוביל המשווק לעניין הטיפול בהם במצבים אלה (עדיפות בטיסה חלופית, הלנה וכדומה) – סעיף 4.3 להסכם.

■ התחייבות הצדדים להעניק רמת שירות מיטבית במסגרת טיסות הקוד שייר המופעלות על ידם ויצירת מכניזם של הידברות לפתרון סוגיות הנוגעות לרמת השירות – סעיפים 6.2.1 ו-20 להסכם. ההסכם מתיר למוביל המשווק לבדוק את העמידה של המוביל המפעיל בדרישות הבטיחות ובאיכות השירות, ובמידת הצורך להציע הצעות לשיפור – סעיף 21 להסכם.

כפי שניתן לראות, מדובר בתניות נלוות העוסקות בעניינים תפעוליים וטכניים ואשר תפקידן העיקרי הוא לאפשר את ביצועו התקין של ההסכם, למנוע פגיעה בלקוחות המוביל המשווק ולהבטיח שקיפות מלאה כלפי לקוחות שני הצדדים. ההסכם, על התניות הנלוות לו, זכו להיתר בהחלטת הפטור, לאחר שנמצא כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה וכי אין בהסדר להקים חשש של ממש לתחרות.

7. **תקופת ההסדר הכולל** – ההסכם אינו מוגבל בזמן (הנספחים העונתיים מתחדשים כל חצי שנה). הפטור מתבקש לתקופה בת חמש שנים לפחות.

8. **הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין**

8.1 הממונה העניקה להסדר פטור מאישור בית הדין ביום 21 בספטמבר, 2009. החלטת הפטור מציגה את תועלות ההסדר ואת הטעמים בגינם אין הוא מקים חשש של ממש לתחרות. נימוקי הממונה למתן הפטור תקפים ושרירים גם במועד הנוכחי. לא זו בלבד שלא חל שינוי בנסיבות שיש בו לשנות מתוקפן של מסקנות הממונה, אלא שההתפתחויות שחלו מאז החלטת הפטור רק מחזקות את משקלם של השיקולים התומכים במתן פטור להסדר.

הרחבה באשר לנימוקים המצדיקים את הארכת הפטור מאישור בית הדין תובא בנפרד.

אני מצהיר שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, שהמסמכים המצורפים הם נכונים ומלבדם אין כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.

תאריך: 01.07.12	שם:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	חתימה וחותמת:
-----------------	-----	------------------------------	---------------



האגף יחסים בינלאומיים