

### 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 כ"ד באדר ב' התשע"א (30 במרס 2011), החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
8339	המוסד לבוררות של לשכת עורכי הדין בישראל עורכי דין החברים בלשכת עורכי הדין בישראל	מחירי מקסימום	הליכי בוררות

תוקפו של הפטור מוגבל ל-13 חודשים.

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

בהתאם לסעיף 15(א) לחוק, נתונה החלטה 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 מס' 8339, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

ג' בניסן התשע"א (7 באפריל 2011)  
(חמ 41-3)

שלומי פריזט

הממונה על ההגבלים העסקיים (בפועל)

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

### 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 מודיעה כי ביום א' בשבט התשע"א (6 בינואר 2011), החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
8360	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Armavia	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	הטסת נוסעים

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים.

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

בהתאם לסעיף 15(א) לחוק, נתונה החלטה 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 מס' 8360, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

י"ג בשבט התשע"א (18 בינואר 2011)  
(חמ 41-3)

רונית קן

הממונה על ההגבלים העסקיים

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



## רשות ההגבלים העסקיים

הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

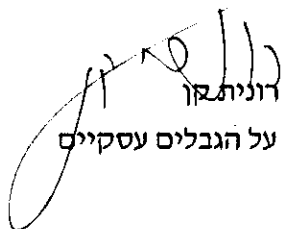
לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988<sup>1</sup> (להלן – "החוק"), ולאחר התייעצות עם הועדה לפטורים ולמיוזגים, אני מודיעה כי ביום א' בשבט התשע"א (6 בינואר 2011) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
8360	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Armavia	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	הטסת נוסעים

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים.

החלטתי מתבססת על כך שאין בכבילות 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 8360 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22 ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

  
דונית שאלון  
הממונה על הגבלים עסקיים

י"ג בשבט התשע"א

18 בינואר 2011

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



## רשות ההגבלים העסקיים

א' שבט, תשע"א

6 ינואר, 2011

פטור : 8360

בפקס : 03-6846001

לכבוד

גב' זהר דוד, עו"ד

תדמור ושות'

מרכז עזריאלי 5, המגדל המרובע

דרך מנחם בגין 132

תל-אביב 67021

הנדון : החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל בין :

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ – Amavia

הנני מתכבד 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 עיזר דוד ארס

רשם ההגבלים העסקיים



## רשות ההגבלים העסקיים

החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל

### הסדר בין אל-על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין Armavia

#### 1. פתח דבר

ביום 14.12.10 הונחה לפני בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988 (להלן: "החוק") להסדר כובל בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל-על") לבין Armavia (להלן: "ארמביה") בנוגע לשיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה (להלן: "ההסדר").

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשוק הרלוונטי, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי אין הכבילות פוגעות פגיעה של ממש בתחרות בשוק המושפע מן ההסדר, כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, וכי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. מטעמים אלו ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק, בשל הנימוקים שיפורטו להלן.

#### 2. הצדדים וההסדר

##### 2.1 הצדדים להסדר

**אל-על** – חברת התעופה הוותיקה והדומיננטית בישראל. החברה נוסדה בשנת 1948 ונחשבת ל"מוביל לאומי" של מדינת ישראל. אל-על מפעילה טיסות סדירות בין ישראל למדינות רבות בעולם והיא מובילה בדרך האוויר נוסעים ומטען (כולל כבודה ודואר). באמצעות חברת הבת שלה, סאן דור נתיבי אויר לישראל בע"מ, מפעילה אל-על בנוסף טיסות שכר בינלאומיות. כן עוסקת אל-על במתן שירותים שונים בתחום התעופה (כגון החכרת ציוד טיסה ואספקת מזון למטוסים), במכירת מוצרים פטורים ממכס, במכירת שירותי תיירות ובשיווק טיסות שכר. אל-על היא חברה ציבורית המוחזקת על ידי: כנפים אחזקות בע"מ (כ-39%), הציבור (כ-37%), והשאר בעיקר בידי עובדי אל-על ומנהליה. על פי המידע שנמסר לי על ידי אל-על, אל-על אינה מפעילה, ולא הפעילה בעבר, טיסות סדירות בקו התעופה ת"א-ירבן. ביחס לקו זה מוגשת בקשת הפטור דנן.

**ארמביה** – חברת תעופה ארמנית בבעלות פרטית, שנוסדה בשנת 1996. לחברה צי מטוסים המונה כ- 8 מטוסים<sup>1</sup>. על פי המידע שנמסר לי על ידי אל-על, ארמביה מפעילה טיסות סדירות לכ- 13 יעדים בעולם, והחלה להפעיל את הקו מירבן לתל-אביב בחודש מרץ 2010. במסגרת זו מפעילה כיום ארמביה 2 טיסות שבועיות סדירות מירבן לתל-אביב וחזרה.

## 2.2 ההסדר

בקשת הפטור דנן מותייחסת להסדר לשיתוף פעולה בשיווק קיבולת טיסה בקו התעופה ת"א-ירבן. הצדדים מבקשים להתקשר בהסדר, לפיו אל-על תשווק מושבים על גבי טיסות סדירות בקו ת"א-ירבן וחזרה, על גבי מטוסייה של ארמביה.

במסגרת ההסדר מקצה ארמביה לאל-על מספר מסוים של מושבים (כרטיסים) על גבי טיסותיה בקו ת"א-ירבן, וזאת בתמורה לסכום קבוע שנקבע בהסדר. על פי ההסדר, אל-על יכולה לחשיב את המושבים, או חלקם, לארמביה עד 48 שעות לפני מועד הטיסה, וזאת מבלי לשאת בעלותם (Soft Block). ההסדר מאפשר לאל-על לבקש רכישת מושבים נוספים מעבר לאלו שהוקצו, אף הם במחיר שנקבע בהסדר, מבלי שארמביה מתחייבת להיעתר לבקשה. ההסדר כולל גם הסכמה בין המובילים על שיתוף בקוד (Code Share). הסכמה זו מאפשרת לאל-על לשווק את אותם מושבים שקיבלה מארמביה תחת קוד ומספר הטיסה של אל-על<sup>2</sup>.

במסגרת ההסדר מסדירים ביניהם הצדדים עוד מספר נושאים הקשורים לביצוע שיתוף הפעולה ביניהם, כגון אופן פרסום המושבים במערכות ההזמנה, אחריות וביטוח, תאריכות ורמת השירות לו יזכו רוכשי המושבים המועברים וכיוצא ב.

המדובר אם כן בהסדר לשיתוף פעולה בין מתחרים בכוח בשיווק מושבים (כרטיסים) על גבי טיסותיה הסדירות של ארמביה בקו התעופה ת"א-ירבן. הסדר זה מחווה הסדר כובל בהתאם לסעיפים 2(א) ו-2(ב) לחוק.

בהתאם לסעיף 3א לחוק לא חל על הסדר זה הפטור חגורף הקבוע בסעיף 3(7) לחוק שעניינו הסדרים חנוגעים לתובלה בינלאומית באוויר ובים. הסדר זה שעיקרו בשיווק של קיבולת טיסה אינו חוסה גם בהוראות פטור הסוג<sup>3</sup>, הפטור הסדרים מסוימים בין מובילים בינלאומיים באוויר<sup>4</sup>. על כן נדרש הסדר זה לפטור או לאישור בהתאם להוראות החוק.

<sup>1</sup> על פי פרסומי ארמביה באתר האינטרנט שלה.

<sup>2</sup> ראוי לציין כי הסדרים רבים בין מובילים העוסקים בשיווק מושבים כוללים בחובם הסכמה על שיתוף בקוד. יחד עם זאת, עצם ההסכמה על שיתוף בקוד אינה מלמדת דבר על אופיו של ההסדר וחשלויותיו.

<sup>3</sup> כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג לחסדרים בין מובילים חאוור), תשס"ט – 2008.

<sup>4</sup> ראה סעיף 6 לכללים הפטור חסדרים מסוימים לשיווק קיבולת טיסה. סעיף זה אינו פוטר את ההסדר שבפנינו שכן ההסדר נוגע לקו הישיר שבין נמלי הבית של ארמביה ואל-על.

## 2.3 השוק הרלוונטי

השוק הרלוונטי לבחינתו של הסדר זה הוא קו התעופה שבין תל-אביב לירבן<sup>5</sup> (להלן: "הקו הרלוונטי" או "הקו"), כאשר ההסדר מתייחס לטיסותיה הסדירות של ארמביה בקו זה.

מערך הטיסות הבינלאומיות הסדירות אל ישראל וממנה מוסדר באמצעות סדרה של הסכמי תעופה דו צדדיים (בילטרליים) שחתמה מדינת ישראל עם רבות ממדינות העולם. הסכם התעופה בין ישראל וארמניה מגביל את מספר המובילים הנקובים שכל מדינה רשאית למנות למוביל נקוב יחיד, אולם הוא אינו מגביל את מספר הותדירויות בקו הרלוונטי. ההסכם הבילטרלי מבקש, בין היתר, מן המובילים לתאם ביניהם, במידת האפשר, את פעילותם בקו. כך לדוגמה, מבקש ההסכם כי המובילים יסכימו ביניהם (במידת האפשר) על המחירים וכי הקיבולת ותדירויות הטיסות המופעלות בקו ותתבססנה אף הן על הסכמות הדדיות ביניהם. במידה והמובילים הנקובים בקו לא מצליחים להגיע להסכמות ביניהם בהתאם לקבוע בהסכם, קובע ההסכם הבילטרלי כי יסכימו בעניין זה רשויות התעופה של המדינות. על פי ההסכם הבילטרלי, חברות התעופה נדרשות להגיש לאישורן של רשויות התעופה את מחירי הטיסות, תדירויותיהן והגדלת הקיבולת בקו בהתאם להסכמות שהושגו בין המובילים.

חוראותיו אלו של ההסכם הבילטרלי (על אף שאינו מחייב את המובילים לתאם ביניהם את פעילותם בקו ומותיר זאת לשיקול דעתם) אינן עולות בקנה אחד עם החשיבות שמייחס המחוקק להגברתה של התחרות בתחום התעופה<sup>6</sup>, ואף אינן עולות בקנה אחד עם החלטות הממשלה ומאמציו של משרד התחבורה לחגביר את התחרות בקווי התעופה בשנים האחרונות. כפי שכבר ציינתי בעבר, דומה בעיניי כי הגיעה חעת לשינויים של הסכמים כאלו.

כיום, היחידה שמפעילה טיסות סדירות בקו הרלוונטי היא ארמביה. לטענת אל-על היא אינה מפעילה, ולא הפעילה בעבר, טיסות סדירות בקו הרלוונטי, עקב תנועת הנוסעים המועטה בקו, שלא הצדיקה לטענתה הפעלת טיסות בקו על-ידה.

## 3. ניתוח הכבילות והשפעתן על התחרות

לפנינו הסכם להקצאת מושבים, במסגרתו מבקשת ארמביה להקצות לאל-על חלק מן המושבים על גבי טיסותיה. ההסדר מאפשר לאל-על לשווק לצרכן את אותם מושבים על גבי מטוסיה של ארמביה.

<sup>5</sup> להגדרת השוק בתחום התעופה ראה הכרזת הממונה על אל-על כבעלת מונופולין בחובלת נוסעים רגילי זמן ורגילי מחיר בשווקי התעופה ליעדים יוחדסבורג, חונג קונג, בנגקוק ובומביי; 2005 הגבלים עסקיים 5000135.

<sup>6</sup> ראה לדוגמה חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג – 1963 סעיפים 3, 5. ראה דברי הסבר המפורטים בהצעת חוק הסדורים במשק המדינה (תיקוני חקיקה לחשגת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2006), התשס"ו – 2006. הצעות חוק הממשלה 236, מיום י" באייר התשס"ו, עמ' 333. חוק החגבלים העסקיים התשס"ח – 1988, תיקון מס' 10, התשס"ז – 2007. חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג – 1963 (תיקון מס' 2), התשס"ו – 2006.

כאמור, המושבים המוקצים על פי החסדר נרכשים על ידי אל-על וחיא משווקת אותם לצרכן מבלי שהיא נושאת בסיכון לגביהם במידה שהיא לא מצליחה לשווק אותם (אל-על רשאית להחזיר את המושבים לארמביה מבלי לשאת בעלות כלשהי - Soft Block). חסדר Soft Block, מטבעו, עלול בנסיבות מסוימות, לגרוע מן התמריצים של חברת התעופה להתחרות בקו בדרך של הפעלת טיסותיה שלה באופן עצמאי, ולהפחית את התמריצים של חברת התעופה לקיים תחרות מחירים בקו. במקרים קיצוניים חסדר כגון זה יכול לעלות כדי חסדר שכל תכליתו פגיעה בתחרות ולהוביל לתיאום מחירים, תדירות, כמות, איכות השירות וכיוצ"ב. בחינה תחרותית פרטנית ומדוקדקת של הסכם זה (טיבו ונסיבותיו) היא שמאפשרת להעריך את ההשלכות התחרותיות שלו ואת השפעתו על תמריצי המובילים.<sup>7</sup>

בחינת החסדר והנתונים שהובאו בפני מלמדת כי החסדר הנדון כאן אינו מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות. בחינת הנתונים בקו הרלוונטי העלתה, כי כבר ברמת התדירות הנוכחית הקו הרלוונטי סובל מקיבולת נמוכה, ומתנועת נוסעים מועטה באופן יחסי. תנועת נוסעים מועטה, בהינתן עודף ההיצע הקיים כיום בקו, מספק הסבר מדוע אל-על לא הפעילה טיסות בקו הרלוונטי עד היום. זאת ועוד, אף אם יגברו הביקושים בקו, כתוצאה מן החסדר או בלא כל קשר אליו, החסדר אינו מטיל מגבלה על ארמביה להגדיל את הקיבולת או היצע הטיסות שלה, ואינו מונע מאל-על להתחיל להפעיל טיסות משלה בקו.

לפיכך, לאחר בחינת הנתונים שהובאו בפני שוכנעתי כי החסדר אינו יוצר שינוי של ממש בתמריצי של אל-על להפעיל טיסות בקו בעצמה.

באשר למושבים נוספים (מעבר להקצאה שנקבעה בחסדר) שאל-על רשאית לבקש לרכוש מארמביה (בהתמורה שנקבעה בחסדר ובכפוף להסכמתה של ארמביה), בהנחה שהשימוש בזכות זו בהתאם להסכם יעשה על בסיס אד-הוק ושמספר המושבים הנוספים שתקבל אל-על מארמביה לא יעלה באופן משמעותי את מספר המושבים המוקצים במסגרת החסדר, אינני מוצאת כי העברה זו של מושבים משנה מאופיו של החסדר או כי יש בה לפגוע פגיעה של ממש בתחרות.

יתר על כן, ההסכם חבילטראלי בין ישראל לארמביה אינו מגביל על פניו את תדירות הטיסות בקו או את הקיבולת בו, ולפיכך אינו יוצר חסמי כניסה רגולטורים ממשיים בפני הצדדים להגדיל את היצע הטיסות בקו. חסמי הכניסה הרגולטורים הנמוכים יאפשרו לאל-על לבחון מפעם לפעם את כדאיות הפעלת הקו מטעמה, בהתאם לרמת הביקושים.

לפיכך, בהינתן המסגרת הרגולטורית שאינה מגבילה את רמת התדירות בקו, ולאור טיבו של החסדר על הכבילות המפורטות בו, לא מצאתי כי החסדר מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות.

יתירה מכך, החסדר מאפשר מספר תועלות לציבור הנוסעים. החסדר מאפשר קיומו של ערוץ שיווק נוסף לטיסותיה של ארמביה בקו במדינת המוצא, באמצעות אל-על. ערוץ שיווק זה עשוי

<sup>7</sup> השווה החלטה בדבר מתן פטור לחסדר כובל בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין Thai Airways International ; 2009 הגבלים עסקיים 5001475.

להגדיל את הביקושים לקו, וכן לאפשר תחרות על ליבו של הצרכן, למשל בקשר עם המחירים שיוצעו לצרכן. אם אכן יגדלו הביקושים בקו, ההסדר אינו מגביל את אל-על מלהפעיל קו טיסות מתחרה בהמשך הדרך.

בתועלות אלה לא היה כדי להצדיק מתן פטור לו גרם ההסדר לפגיעה של ממש בתחרות. אולם, משמצאתי כי אין בהסדר שלפני משום פגיעה של ממש בתחרות בשוק הרלוונטי, מצאתי לנכון להעניק את הפטור המבוקש.

#### 4. סוף דבר

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

תוקפו של פטור זה למשך 3 שנים ממועד החלטתי זו.

בחזתאם לסעיף 15(א) לחוק ההגבלים העסקיים 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.

  
רונית קון  
הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, אי שבט, תשע"א

6 ינואר, 2011





## רשות ההגבלים העסקיים

### הועדה לפטורים ולמיזוגים

#### המלצות

**מועד הדיון: 29 בדצמבר 2010**

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

#### בקשות מיזוג במסלול הירוק

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות המיזוג וחוות הדעת של המחלקה הכלכלית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים למיזוג	תאריך קבלה	מועד קובע	כלכלנית
8323	פלקסטרוניקס (ישראל) בע"מ מוטורולה דרום ישראל בע"מ	18/11/2010	18/12/2010	זהר פרידמן
8345	וואן שירותי תוכנה (1997) בע"מ ארכיסופט בע"מ	1/12/2010	5/1/2011	זהר פרידמן
8349	אביב ריצ'רדסון בע"מ ארורפק בע"מ	5/12/2010	4/1/2011	רועי רוזנברג
8351	אלומיי אנרגיה נקייה בע"מ א. דורי תשתיות אנרגיה בע"מ	9/12/2010	8/1/2011	אורי שרף
8355	סטאר גלובל אי אל בע"מ דן אנד ברדסטריט (ישראל) בע"מ	12/12/2010	11/1/2011	רועי רוזנברג
8365	ישרוטל בע"מ גני מבטחים בע"מ	20/12/2010	19/1/2010	רועי רוזנברג
8366	אינטר אלקטריק התקנות (1983) בע"מ שטייניץ הנדסת תאורה (1996) בע"מ	20/12/2010	19/1/2011	גיא ברצור
8370	הכוכב חברה לתעשיות מגופים מתכת בע"מ מדי ורד בע"מ	23/12/2010	22/1/2011	גיא ברצור

#### החלטה

חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשות המיזוג בהתאם לאמור בחוות הדעת הכלכלית.

#### בקשות פטור נלוות למיזוג

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות פטור נלוות למיזוג וטיטוטות פטור של המחלקה המשפטית (או

תמצית עמדתה בחוות הדעת) כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
8329	פלקסטרוניקס (ישראל) בע"מ מוטורולה דרום ישראל בע"מ	עדי קרופסקי
8347	וואן שירותי תוכנה (1997) בע"מ ארכיסופט בע"מ	עדי קרופסקי
8358	סטאר גלובל אי אל בע"מ דן אנד ברדסטריט (ישראל) בע"מ	עדי קרופסקי

מורן מיארה	אינטר אלקטריק התקנות (1983) בע"מ שטייניץ הנדסת תאורה (1996) בע"מ	8367
מורן מיארה	הכוכב חברה לתעשיות מגופים מתכת בע"מ מדי ורד בע"מ	8376

**החלטה**

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

**בקשת פטור**

בפני חברי הועדה הוצגה בקשת פטור וטיוטת פטור של המחלקה המשפטית כדלקמן :

כדלקמן :

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
8360	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Armavia	אופיר פיקהולץ

**החלטה**

חברי הועדה ממליצים לתת פטור בבקשה הנ"ל בהתאם לאמור בטיוטת 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 –

שם אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("אל על")  
מען נמל התעופה בן גוריון, ת.ד. 41, מיקוד 70100.

### מען למסירת מסמכים

ד"ר דוד תדמור ו/או עו"ד זהר דוד  
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 – Armavia; מען – נמל התעופה Zvartnots, ירבן, ארמניה.

3. צורת ההסדר – בכתב.

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

הסכם מיום 30 בספטמבר 2010, על כל צרופותיו, מצורף כנספת 1.

5. הנכס או השירות נושא ההסדר – הטסת נוסעים.

6. מהות הכבילה ופרטים עליה – בקשת הפטור מוגשת בגין הסכם Code Share ("קוד שייר") אשר נחתם בין אל על לבין Armavia ומכוחו מורשית אל על לשווק טיסות שמפעילה Armavia בקו ת"א-ירבן וחזרה. פרטי הטיסות עליהן יחול ההסכם (לרבות מועדי הטיסות וכו'), כמו גם הקצאת המושבים ומחירם מובאים בעיקרם בסעיף 5 וב-Annex 1 להסכם (פרטי נספח זה מסוכמים מדי חצי שנה לכל עונת טיס). אופן ההתחשבות בין הצדדים מובא בעיקרו ב-Annex 2 ובסעיפים 2.12, 8 ו-9 להסכם. נהלי הזמנות וטיפול בנוסעים מובאים בעיקרם בסעיף 6, ב-Annex 3 וב-Annex 4 להסכם. ההסדרים המסחריים העיקריים בהסכם, טעמים עסקיים להתקשרות בו, ותועלות נוספות לתחרות ולציבור הגלומות בו מפורטים במכתב הנלווה לבקשה זו. ההסכם בין הצדדים כולל מספר תניות נלוות כדלקמן:

■ הסכמת הצדדים כי בפרסומים ובהודעות לציבור בנוגע להסכם הקוד שייר 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 2.4-2.8 ו-3 להסכם, וסעיף 3.3 ל-Annex 4.

■ התחייבות המוביל המפעיל להודיע למוביל המשווק על לוח הטיסות המתוכנן ולוח טיסות חלופי; להודיע על אי סדירויות, עיכובים וביטולים של טיסות קוד שייר ולפצות נוסעים שלא עלו לטיסה; לא להפלות את נוסעי המוביל המשווק לעניין הטיפול בהם במצבים אלה (עדיפות בטיסה חלופית, דיור חלופי וכו'). בהודעה על אי סדירויות או ביטולים שניתנה עד 48 שעות לפני הטיסה, הטיפול בנוסעי הקוד שייר יעשה ע"י המוביל המשווק – סעיף 4.3 להסכם, סעיפים 4 ו-5 ל-Annex 3 וסעיף 8 ל-Annex 4.

- התחייבות הצדדים להעניק רמת שירות מיטבית במסגרת טיסות הקוד שייר המופעלות על ידם ויצירת מכניזם של הידברות לפתרון סוגיות הנוגעות לרמת השירות – סעיף 19 להסכם.
- הסכמה בין הצדדים כי הסטנדרט המינימלי לבטיחות ובטחון יהיה ה- IOSA (סטנדרט של יאטי"א). ההסכם מתיר למוביל המשווק לבדוק את העמידה של המוביל המפעיל בדרישות הבטיחות ובאיכות השירות, ובמידת הצורך להציע הצעות לשיפור – סעיף 20 להסכם.

כפי שניתן לראות, מדובר בתניות נלוות העוסקות בעניינים תפעוליים וטכניים, ושתפקידן העיקרי הוא לאפשר את ביצועו התקין של ההסכם, למנוע פגיעה בלקוחות המוביל המשווק ולהבטיח שקיפות מלאה כלפי לקוחות שני הצדדים. למותר לציין כי אין בתניות נלוות אלה (שבחלקן אינן "כבילות" כמשמעות המונח בחוק) להקים חשש כלשהו לתחרות.

**תקופת ההסדר הכובל** – ההסכם אינו מוגבל בזמן (הנספחים העונתיים מתחדשים כל חצי שנה).

#### הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין -

8.1 עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. מדובר בקו חדש, אשר נכון להיום יש בו תנועת נוסעים מועטה, ואל על אינה פועלת בו. מעבר לכל התועלות הקיימות בהסכם קוד שייר מסוג זה, עיקרו של שיתוף הפעולה המוצע הוא בשילוב היכולות השיווקיות של כל חברה במדינת המוצא שלה במטרה לעודד את קשרי התיירות בין המדינות ובכך להגדיל את הביקוש ואת מספר הנוסעים בקו.

8.2 הכבילות שבהסדר אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של שוק המושפע מן ההסדר ובכל מקרה אינן עלולות לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור. כך, אין בהסכם הקוד שייר כל מגבלה על הגדלת ההיצע על ידי מי מהצדדים לו - ההסכם אינו מונע הוספת טיסות נוספות על-ידי Armavia או הפעלת טיסות על-ידי אל על.

הרחבה באשר לנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין מובאת במכתב נלווה.

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

חתימה וחותמת:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	שם:	13.12.10	תאריך:
---------------	------------------------------	-----	----------	--------