



החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדר בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין Ethiopian Airlines Enterprises

א. פתח דבר

מונחת בפניי 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 Ethiopian Airlines Enterprises (להלן: "אתיופיאן") (אל על ואתיופיאן ביחד להלן: "הצדדים") בנוגע להסכם לשיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה ושיתוף בקוד בקו התעופה הישיר בין תל אביב לאדיס אבבה וחזרה (להלן: "הקו" או "קו התעופה") (להלן: "ההסדר").

בגין ההסדר ניתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ביום 3.10.2013, אשר תוקפו הוגבל למשך שלוש שנים, או עד 30 ימים מיום ביטול המגבלה הביטחונית שחלה על אל על בקו, לפי המוקדם מביניהם.¹

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשוק הרלוונטי, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ומיזוגים, 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 אלה ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק, בשל הנימוקים שיפורטו להלן.

ב. הצדדים להסדר

אל על היא חברת תעופה ישראלית הנסחרת בבורסה לניירות ערך בתל אביב, והמוחזקת על ידי כנפיים אחזקות בע"מ (כ-35%), הציבור (כ-55%) ומר פנחס גינזבורג (כ-10%). אל על מפעילה טיסות סדירות בין ישראל למדינות רבות בעולם, והיא מובילה בדרך האוויר נוסעים ומטען (כולל כבודה ודואר). אל על מפעילה בנוסף טיסות שכר בינלאומיות באמצעות חברת הבת שלה, סאן דור נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "סאן דור"). אל על וסאן דור אינן מפעילות טיסות בקו התעופה.

אתיופיאן נוסדה בשנת 1946 והינה חברת התעופה הלאומית של אתיופיה המצויה בבעלות מלאה של ממשלת אתיופיה. אתיופיאן חברה בברית התעופה הגדולה בעולם – Star Alliance, ומפעילה טיסות ליעדים באפריקה וברחבי העולם.

במהלך שנת 2014 נחתם מזכר הבנות בין רשויות התעופה של ישראל ושל אתיופיה לפיו תוגדל מכסת תדירויות הטיסה בין המדינות מ-5 טיסות שבועיות ל-14 טיסות שבועיות. הלכה למעשה אתיופיאן מפעילה כיום בממוצע כ-13 טיסות שבועיות בקו. כן סוכמו באותה שנה גם הסדרי

¹ החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדר בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין Ethiopian Airlines Enterprises (3.10.2013) **הגבלים עסקיים** 500480.

הביטחון הנדרשים לצורך כניסת חברות ישראליות לקו, ולמעשה הוסרה המגבלה הביטחונית אשר מנעה אפשרות כניסה של חברות תעופה ישראליות לקו, ובכלל זה של אל על.

ג. ההסדר

בקשת הפטור דנן מתייחסת להסדר לפיו אל על תשווק מושבים על גבי טיסות סדירות ישירות של אתיופיה בקו.

ההסדר אינו קובע מגבלה מראש על מספר המושבים שאל על רשאית לשווק על גבי טיסותיה של אתיופיה. השיווק נעשה על בסיס מקום פנוי באותן מחלקות שנקבעו מראש בין הצדדים וסומנו לצורכי ההסדר (Free-sale Agreement), באמצעות מתן גישה לאל על למערכת ההזמנות הממוחשבת של אתיופיה. ההסדר כולל גם הסכמה בין המובילים על שיתוף בקוד (Code Share). הסכמה זאת מאפשרת לאל על לשווק את אותם מושבים שקיבלה מאתיופיה תחת קוד ומספר טיסה של אל על. במסגרת ההסדר קבעו הצדדים ביניהם מחיר העברה קבוע למושב עבור כל אחת מן המחלקות שעליהן חל ההסדר – מחיר שעשוי להתעדכן מעת לעת, בהסכמת הצדדים. מחיר ההעברה האמור ישולם בידי אל על לאתיופיה עבור כל מושב המשווק על ידי אל על. אל על אינה מוגבלת, על פי ההסדר, במחיר אותו היא רשאית לדרוש בשיווק המושבים.

הצדדים הסדירו נושאים נוספים הקשורים לביצוע שיתוף הפעולה ביניהם, כגון נהלי הטיפול בנוסעים, ביקורת וביטחון, דרישות תפעוליות, הזמנות ושירות לקוחות, כרטוס, אחריות, ביטוח וכיוצא ב.

ד. הניתוח התחרותי

מטרת ההסדר היא לאפשר ערוץ שיווק נוסף לטיסותיה של אתיופיה באמצעות אל על; וכן לאפשר לאל על להוסיף את אדיס אבבה, אשר נחשבת כשער למדינות באפריקה אליהן אל על אינה מפעילה טיסות בעצמה, למפת היעדים המוצעים ללקוחותיה.

נוכח האמור שוכנעתי כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה.

יחד עם זאת, בנקודת המוצא יש בהסדר כדי לעורר חששות לפגיעה בתחרות. המדובר בהסדר אופקי לשיתוף פעולה בין מתחרים בכוח בשיווק מושבים (כרטיסים) על גבי טיסותיה הסדירות הישירות של אתיופיה בקו התעופה, וזאת מבלי שאל על נושאת בסיכון ביחס למושבים אותם לא תצליח לשווק. בנסיבות אלו קיים חשש לפגיעה בתמריץ של אל על להתחרות באמצעות הפעלת טיסות עצמאיות בקו ושיווקן.

אולם בחינת ההסדר והנתונים שהובאו בפניי מלמדת כי חשש זה מופג. על פי המידע שהובא בפניי אל על (בעצמה ובאמצעות סאן דור) לא מפעילה מאז שנות ה-70 טיסות עצמאיות בקו התעופה (גם בתקופות בהן לא היה קיים הסכם קוד שייר בין הצדדים). באשר לעתיד הקרוב, התרשמתי כי אין בכוונתה של אל על להתחיל לפעול בקו התעופה באופן עצמאי. בכלל זה, בהתאם למצגים שהובאו בפניי, שוכנעתי כי סבירות הכניסה של אל על לקו נמוכה. זאת, בהינתן מגבלות ההתרחבות החלות על אל על, והעדיפות המיוחסת לכניסה לקווי תעופה אלטרנטיביים, מבחינתה של אל על, על פני כניסה לקו התעופה.

בנוסף לכך, היקף השימוש של הצדדים בהסדר מאז ניתנה החלטת הפטור הקודמת מצומצם. ככל שהיקף השימוש בהסדר מצומצם, כך פוחת החשש שההסדר הוא הגורם אשר בעטיו נמנעת אל על מלהיכנס לפעילות עצמאית בקו.

לבסוף, נתתי דעתי לכך שבהתאם להסכם התעופה בין ישראל ואתיופיה ניתן למנות רק מוביל נקוב אחד מכל מדינה, וכי רשות התעופה האזרחית (להלן: "רת"א") מינתה את אל על למוביל הנקוב בקו התעופה. ככל שחברת תעופה ישראלית אחרת תבקש לפעול בקו, דומני כי לרת"א הסמכות לשקול בחיוב את בקשתה להתמנות למוביל נקוב, במקום אל על אשר כאמור אינה מפעילה טיסות בקו התעופה.

נוכח האמור שוכנעתי כי ההסדר אינו פוגע פגיעה של ממש בתחרות, וכי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

ה. 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 **שלוש שנים** ממועד החלטתי זאת.

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

אורי שוורץ



מ"מ הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, י"ג ניסן תשע"ז
09 אפריל 2017