



רשות ההגבלים העסקיים

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

בדבר מתן פטור מאישור בית הדין להסדר כובל

הסדר שצדדים לו ארגון התעופה הבינלאומי (International Air

Transport Association) וחברות תעופה

בעניין תכנית ה-CASS (Cargo Accounts Settlement System)

1. פתח דבר

לפני בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "**חוק ההגבלים העסקיים**") להסדר שצדדים לו הם ארגון התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association, להלן: "**יאט"א**")¹ וחברות תעופה. עניינו של ההסדר בהתקנה ושימוש במערכת סליקה מרכזית ממוחשבת, המסדירה את הליכי הדיווח, ההתחשבוניות והתשלום בין סוכני מטען המוכרים שירותיהם לציבור ומשתמשים בשירותי תובלה באויר, ובין חברות התעופה שהצטרפו להסדר, באמצעות תכנית הידועה בשם "תכנית ה-CASS" (להלן: "**תכנית ה-CASS**", "**התכנית**" או "**המערכת**").

לאחר שבחנתי את ההסדר המוצע ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתן האפשרית על התחרות בשוק הרלוונטי, ולאחר שנועצתי בועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי אף שההסדר עלול להגביל את התחרות בחלק ניכר של השוק המושפע ממנו, הרי שבכפוף לתנאים המנויים בסיפא להחלטתי, אין בו כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור, עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. מטעמים אלה ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, בכפוף לתנאים המנויים בסיפא להחלטתי, בשל הנימוקים שיפורטו להלן.

¹ על פי נתונים שנמסרו מיאט"א, הארגון, אשר נוסד ב-1945, מאגד למעלה מ-250 חברות תעופה סדירות בינלאומיות ברחבי העולם.

2. תכנית ה-CASS

א. כללי

על פי הסדרים המקובלים כיום, ההתחשבות בין חברות התעופה לבין סוכני המטען מתבצעת עבור כל חברת תעופה וכל סוכן מטען בנפרד, כך שכל אחת מחברות התעופה מתחשבת בנפרד עם כל אחד מסוכני המטען הפועלים בישראל. על פי הנוהג המקובל בענף המטען, גביית התשלומים מסוכני המטען על ידי חברות התעופה נערכת ב-15 וב-30 לכל חודש, בגין שטרי המטען המחוייבים על ידי חברת התעופה באותו חודש.

ב. ההסדר

תכנית ה-CASS נועדה לייעל את סדרי הדיווח וההתחשבות הנוהגים כיום ולשפרם. עיקרו של ההסדר הקמת מערך המאפשר דיווח, התחשבות, סליקה ותשלום ממוחשבים, של חיובים הנובעים מעסקות שבוצעו בין סוכני מטען מורשי יאט"א ועמיתים² לבין חברות התעופה החברות בתכנית בישראל. תכנית ה-CASS נועדה לייעל את סדרי הדיווח וההתחשבות בין סוכני המטען מורשי היאט"א והעמיתים המשתמשים בתכנית, ובין כל אחת מחברות התעופה החברות בתכנית. כך, חלף התחשבות ודיווח פרטניים של כל סוכן מטען מורשה יאט"א או עמית מול כל אחת מחברות התעופה שמולן ביצע עסקות רכישה – במסגרת התכנית מדווחות פעולות הסוכנים והעמיתים לתכנית. התכנית סוכמת את חיוביו של כל סוכן או עמית לכל חברת תעופה עבור כל תקופת דיווח (בניכוי עמלות המגיעות לסוכן או לעמית מאת חברת התעופה), מחייבת את הסוכן או העמית, מחשבת את חלוקת הסכום המגיע מכלל הסוכנים והעמיתים לכל אחת מחברות התעופה החברות בתכנית, מפיקה לכל משתתף בתכנית את חיוביו או זיכוייו הרלוונטיים לתקופת הדיווח, מעבירה אותם לידיעתו ומטפלת בסליקה באמצעות בנק סולק: כל סוכן או עמית מעביר את הסכום המגיע ממנו לבנק סולק מוגדר מראש, וזה מעביר את התשלומים, במרוכז, לכל אחת מחברות התעופה.

תכנית ה-CASS דומה במהותה לתכנית ה-BSP³ אשר פטור בעניינה חודש על-ידי רשות ההגבלים העסקיים (להלן: "הרשות") בנובמבר 2010⁴. יוער, כי בשונה מתכנית ה-BSP, תכנית ה-CASS פתוחה להצטרפותם של כלל ציבור סוכני המטען, בין אם הם מורשי יאט"א ובין אם לאו.

תכנית ה-CASS אינה ייחודית לישראל. מאז שנת 1979 מיושמת תכנית ה-CASS במקומות שונים בעולם, ולפי המידע שנמסר לי מיאט"א, היא מופעלת על פי תקנות יאט"א בכ-80 מדינות, לרבות מדינות מערב אירופה, אוסטרליה וקנדה.

² כהגדרתם בתנאים להלן.

³ תכנית ה-BSP (Billing and Settlement Plan) היא תכנית להסדרת הליכי התשלום, הדיווח וההתחשבות בין חברות התעופה החברות ביאט"א לבין סוכני הנסיעות מורשי יאט"א.

⁴ החלטת פטור 5001686.

לא למותר לציין, בהקשר זה, כי ההסדר עשוי לגעת בסוכני מטען ישראלים רבים, וכן בחברות תעופה רבות המספקות שירותי תובלת מטען באוויר לישראל וממנה (כמו גם למספר חברות תעופה זרות שאינן טסות לישראל וממנה), ולפיכך, בסופו של יום, לעסקאות רבות המבוצעות בישראל שסוכני מטען ועמיתים ישראלים צדדים להן בקשר עם מכירת שירותי תובלת מטען באוויר.

התכנית תביא לפישוט הליכי הדיווח והתשלום, תיצור סדרי עבודה אחידים ותאפשר בקרה טובה על שירותי התובלה באוויר. יתרונה העיקרי של התכנית בחסכון בעלויות הגבייה: תחת עשרות או מאות העברות כספים בין סוכני המטען והעמיתים לחברות התעופה, המתבצעות כיום בשני מועדי תשלום מדי חודש בחודשו, לאחר יישום התכנית יעביר כל סוכן מטען או עמית תשלום אחד בכל מועד תשלום לבנק הסולק, וכל חברת תעופה תקבל באותו מועד תשלום מהבנק הסולק תשלום יחיד. בנוסף יביא הדבר למחשוב ולאוטומציה של הליכי הדיווח וההתחשבות שבין סוכני המטען והעמיתים לחברות התעופה.

פישוט הליכי ההתחשבות והסליקה במקרה דנן, יתרוננו גם בכך שהוא מקל על ההתקשרות של סוכני מטען ועמיתים ישראלים עם חברות תעופה זרות. הקלת ההתקשרות האמורה יש בה להגדיל את מערך שיתופי הפעולה בין סוכני מטען מורשי יאט"א ועמיתים ישראלים ובין חברות תעופה זרות ולפיכך להגדיל למעשה את היצע שירותי התובלה באוויר. בסוף הדברים, הפעלת המערכת משמעה ייעול שעשוי להביא להוזלת עלויות שילוח המטען עבור הלקוח.

ההסדר מהווה הסדר כובל בהתאם לסעיף 2 לחוק. ההסדר אינו עוסק בתובלה בינלאומית, אלא בהסדרת היבטים של התקשרותן של חברות התעופה עם שוק סוכני המטען, עניין שאינו בעל נגיעה ממשית וישירה לתובלה הבינלאומית ואין לו זיקה קרובה ואינטימית לתובלה בינלאומית כנדרש לשם כניסה לגדרו של סעיף 3(7) לחוק ההגבלים העסקיים, הקובע כי הסדרים מסויימים בתחום התובלה הבינלאומית לא ייחשבו כהסדרים כובלים⁵. לאור אי-כניסתו של ההסדר לגדרו של סעיף 3(7), ממילא אין צורך לדון בסעיף 3א לחוק, המצמצם את תחולתו האפקטיבית של סעיף 3(7).

3. החששות העולים מן ההסדר

על אף היתרונות הגלומים בה, אימוץ תכנית ה-CASS אינו חף מקשיים. ישיבתם בצוותא של גורמים עסקיים המתחרים זה בזה כרוכה ברגיל בחששות לא מבוטלים: שיתוף פעולה בין גורמים מתחרים יוצר, מטבע הדברים, תנאים נוחים להידברות ולהעברת מידע עסקי⁶.

⁵ ראה בג"צ 47/83 תור אויר (ישראל) בע"מ נ' יו"ר המועצה לפיקוח על הגבלים עסקיים, פ"ד לט(1) 169, פסקות 11, 16 (1985).

⁶ החשש הוא כי שיתוף הפעולה הלגיטימי שבין המתחרים יחלחל (spillover) לתחומים ששיתוף הפעולה בהם הוא בלתי לגיטימי ופוגעני ביחס לתחרות. חששות אלה קיימים כל אימת שמתחרים משתפים פעולה ביניהם. ראו לעניין זה החלטה בעניין הסדר שצדדים לו ארגון התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association) וחברות תעופה בעניין תכנית ה-BSP (Billing and Settlement Plan); 2010 הגבלים עסקיים 5001686; קביעה לפי סעיף 43 – הסדר כובל בין חברות ההסעה ביעדים תיור בע"מ; 2001 הגבלים עסקיים 301298; החלטה בעניין הסכם בין אלביט מערכות בע"מ לבין התעשייה האווירית לישראל בע"מ; 2007 הגבלים עסקיים 5000616. החלטה בעניין הסכם בין התעשייה האווירית בע"מ לבין רפא"ל בע"מ; 2009 הגבלים עסקיים 5001519. החלטה בעניין

מעבר לאלה, ניסיון העבר בעניין ה-BSP מלמד, כי התכנית עשויה להפוך ברבות הימים פלטפורמה עיקרית אם לא יחידה, לביצוע הליכי התחשבות, סליקה ותשלום מול חברות התעופה החברות בתכנית. מכאן, שבקשר עם תכנית ה-CASS קיים חשש נוסף, לפיו תשתמשנה חברות התעופה בתכנית ה-CASS כמנוף להפעלת כוח משותף כלפי סוכני המטען או העמיתים, למשל במקרים של סכסוך פרטני בין חברת תעופה פלונית לבין סוכן מטען או עמית אלמוני. ההסדר, כפי שהובא בפניי, מביא בהכרח למצב בו פיגור או חוסר בתשלום של סוכן מטען נזקף לחובתו, על ידי מערכת ה-CASS, כלפי כלל חברות התעופה להן נדרש הסוכן לשלם באותו חודש. המשמעות של חוסר או פיגור בתשלום עלולה להיות הפסקת פעילותו של הסוכן או העמית בתכנית ה-CASS, התלייתו או השעייתו. כך, אפילו לא שילם הסוכן או העמית סכומים שנדרש לשלם אך לדעתו אין לחברת התעופה זכות לקבלם ואין לו חובה משפטית לשלם. תוצאה זו איננה מוצדקת, בין היתר, מאחר ואיום הניתוק מעבודה מול כל חברות התעופה עשוי לא להשאיר אפשרות של ממש לבחינה עניינית של טענות הסוכן או העמית לגופן. יתירה מזו, משמעות קיומו של מנגנון זה עשויה להיות לחץ על הסוכן או העמית שלא להסתכסך עם שום חברת תעופה ולשלם לה ככל טענותיה, גם במקרים בהם הדין עמו. תוצאה כזו אינה רצויה או סבירה, והיא גם אינה עולה בקנה אחד עם הוראות הדין, האוסר על חברות תעופה להפעיל במשותף כוח כלפי סוכן או עמית, בעצמן או באמצעות האיגוד העסקי שלהן, או לקבוע במשותף את התנהלותן המסחרית בקשר עימו.

4. התנאים למתן הפטור

יחודה של התכנית ואופיה העלו את החשש מפני ניצול כוחן המצרפי של חברות התעופה לגריפת רווחים בקשר עם השימוש בתכנית. חשש זה מופג, נוכח העובדה שלא ייגבו דמי חיבור כלשהם מסוכני מטען מורשי יאט"א בגין השימוש בתכנית. יאט"א הצהירה בפניי, כי לא תגבה דמי חיבור, כהגדרתם בתנאים להלן, מסוכן מטען מורשה יאט"א, למעט דמי חבר שנתיים⁷. יאט"א הוסיפה והצהירה בפניי, כי דמי החיבור שייגבו על ידה מעמיתים לא יעלו על סך דמי החבר השנתיים הנגבים על ידה מסוכן מטען מורשה יאט"א, וכי במשך תקופתו של פטור זה היא לא תעלה את המחיר הנגבה על ידה כיום כדמי חבר שנתיים לסוכני מטען מורשי יאט"א⁸.

החשש מפני עשיית שימוש בכוח המצרפי של חברות התעופה כנגד סוכני מטען או עמיתים בקשר עם השעיה של פעילותם, התלייתם או ניתוקם, מופג במספר תנאים, המאפשרים לכל סוכן או עמית להודיע כי הוא חולק על חיוב מסויים שחויב בו, כך שאותו חיוב השנוי במחלוקת יוצא ממערכת ה-CASS ויטופל באופן ישיר בין הסוכן או העמית לבין חברת התעופה בלבד; המגבילים את יכולתה של יאט"א לנתק סוכן או עמית מהמערכת במצבים של טעות שאינה תלויה בסוכן או בעמית; המחייבים מתן הודעה לסוכן או לעמית על אי-ביצועו של תשלום או ביצוע תשלום בחסר ומתן הזדמנות למלא את החסר; והמחייבים את יאט"א בתיעוד ובדיווח מיידי לממונה בקשר עם השעיות, התליות וניתוקים של סוכני מטען מורשי יאט"א ועמיתים, לצרכי בקרה.

הסדר כובל בין שישה קואופרטיבים להובלה יבשתית בעניין פעילות "תחבורה"; 2010 הגבלים עסקיים 5001678. מרים מזרחי "מיזם משותף כהסדר כובל" משפטים כג 213, 235 (תשנ"ד).

⁷ כיום יאט"א גובה דמי חבר מסוכן מטען מורשה יאט"א בסך 465 פרנק שוויצרי לשנה.

⁸ למעט הפרשי הצמדה כמקובל.

חשש אחר, מפני דחיקת חברות תעופה מתחרות שאינן חברות בתכנית ה-CASS וחסימתן בפני סוכני מטען המשתמשים בתכנית, מופג אף הוא, בפתיחת המערכת באופן שיווינוי לכל חברת תעופה המבקשת זאת.

החשש לעשיית שימוש במערכת ככלי להידברות ולהעברת מידע עסקי בין חברות התעופה, בין לבין עצמן במישרין, באמצעות המערכת או על-ידי יאט"א, מופג באמצעות תנאים האוסרים על העברת מידע שעלול למנוע את התחרות או להפחיתה, ככל שהעברת המידע אינה נדרשת לצורך תפעולה השוטף של המערכת ותפקודה.

מובן מאליו, כי מערכת ה-CASS עצמה אינה רשאית לשנות את תנאי האשראי, את עצם יכולתו של סוכן לעבוד מולה או לקבוע תנאים ביחס לעבודה עם סוכני המטען. כך למשל, יאט"א לא תביע את עמדתה ביחס לשיעורי העמלה ולא תקבע האם תוקם סוכנות מטען במקום כזה או אחר, כשם שלא תתנגד להקמתה של סוכנות ולא תסרב לפעול עם סוכן מטען או עמית. יצויין, כי שינוי בתקנות יאט"א, עשוי להחשב שינוי מהותי בתנאי ההסדר שהוצג לי.

יאט"א הצהירה בפני כי התכנית אינה צפויה לאפשר ביצוע תשלומים בשקלים בתקופת הפטור, ולפיכך התנאים אינם כוללים התייחסות לעניין זה. העמדת אפשרות בפני משתמשים ישראלים לבצע תשלום ביותר ממטבע אחד, תחייב פניה לרשות שתוצאתה עשויה להיות העמדתם של תנאים נוספים.

5. סוף דבר

לאחר שנועצתי בועדה לפטורים ומיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים ולהעניק את הפטור המבוקש, בכפוף לתנאים המפורטים להלן:

א. הגדרות

1. למונחים בהחלטה זו תינתן הפרשנות הקבועה להם בחוק ההגבלים העסקיים, תשמ"ח-1988 ובכללי ההגבלים העסקיים (הוראות והגדרות כלליות), תשס"ו-2006, למעט אם ניתנה להם בהחלטה זו הגדרה אחרת במפורש.

2. בתנאים אלה:

"הממונה": הממונה על הגבלים עסקיים;

"יאט"א": International Air Transport Association, וכל אדם קשור בה;

"תקנות יאט"א": IATA Resolutions המתפרסמות על ידי יאט"א מעת לעת;

<p>לרבות Cargo General Sales and Service Agent כהגדרתו בתקנה 823 לתקנות יאט"א;</p>	<p>"חברת תעופה":</p>
<p>סוכן מטען שעמד בהליך הבדיקה והאישור של יאט"א, על פי הקריטריונים הקבועים על ידה;</p>	<p>"סוכן מטען מורשה יאט"א":</p>
<p>CASS Associate, סוכן מטען, או כל משתמש אחר בתכנית כהגדרתה להלן, שאינו סוכן מטען מורשה יאט"א;</p>	<p>"עמית":</p>
<p>תכנית המנוהלת ע"י יאט"א, ומאפשרת את ביצועם של הליכי דיווח, התחשבות, סליקה או תשלום, לרבות שטר מטען נייטרלי, בין סוכן מטען או עמית לבין חברת תעופה;</p>	<p>"התכנית":</p>
<p>כל תשלום, לרבות הוצאה, דמי הרשמה, דמי קבלה, דמי טיפול, דמי מנוי, דמי שימוש, וכל כיוצא בזה, לרבות תשלום עיתי מכל סוג שהוא, בכסף או בשווה כסף;</p>	<p>"דמי חיבור":</p>
<p>ביצוע פעולות באמצעות התכנית, ובכללן דיווח, התחשבות, סליקה או תשלום, שטר מטען נייטרלי, ריכוז חיובים וזיכויים והעברת הפירוט בדבר חיובים וזיכויים לגורם שבחובה או בזכות;</p>	<p>"שימוש":</p>
<p>צירוף לתכנית, בין היתר על ידי מתן גישה לתכנית, לרבות שימוש בתכנית לאחר צירוף כאמור;</p>	<p>"חיבור":</p>
<p>שלילת השימוש בתכנית, לרבות מניעה בדרך כלשהי של השימוש בתכנית, התליה, עיכוב, השהיה, חסימה, צמצום, פגיעה, הגבלה או התנאת השימוש בתנאי שתוצאתו דומה לאלו, אי כיבוד שטרי מטען, שלילת הגישה לתוכנת המחשב שבאמצעותה פועלת התכנית, חסימה טכנולוגית, מכנית או אחרת של השימוש, ובכלל זה חסימה חלקית, זמנית או קבועה של היכולת לעשות שימוש בתכנית, הגבלת היכולת להפיק שטרי מטען לחברת תעופה, לרבות באמצעי מכני או אלקטרוני, וכל דרך אחרת שתוצאתה צמצום יכולת העבודה השוטפת עם התכנית;</p>	<p>"ניתוק":</p>
<p>Irregularity, Penalty Point או Default כהגדרתם בתקנה 801r לתקנות יאט"א, או תקנה 851, לפי העניין, או כל תקנה דומה או שתבוא במקומן;</p>	<p>"חריגה":</p>

ב. חובה לאפשר חיבור לתכנית

3. יאט"א תאפשר לכל סוכן מטען מורשה יאט"א בישראל, לכל עמית ולכל חברת תעופה המבקשים זאת, להתחבר לתכנית. יאט"א לא תפלה בין סוכני מטען, לא תפלה בין עמיתים ולא תפלה בין חברות תעופה בחיבורם לתכנית.

4. א. יאט"א לא תגבה דמי חיבור כלשהם מסוכן מטען מורשה יאט"א עבור החיבור לתכנית.

ב. על אף האמור בס"ק א. לעיל, יאט"א רשאית לגבות דמי חיבור מעמית או מחברת תעופה, ובלבד שלא תפלה בין עמיתים או בין חברות תעופה.

ג. איסור על שיתוף או העברה של מידע

5. א. יאט"א לא תעביר לסוכן מטען מורשה יאט"א, לעמית או לחברת תעופה, או לכל אדם הקשור למי מהם, במישרין או בעקיפין, מידע שהועבר בתכנית, לרבות הודעה בדבר אי ביצועו של תשלום או תשלום שבוצע בחסר. אין באמור בס"ק זה לאסור העברה של מידע כאמור לחברת תעופה, לסוכן מטען מורשה יאט"א או לעמית בנוגע לעסקה שהם צד לה או לפעילותם הם. אין בתנאי זה כדי לאסור העברת מידע הנושא אופי סטטיסטי-כללי ואיננו מתייחס לסוכן מטען מורשה יאט"א, לעמית או לחברת תעופה ספציפיים.

ב. יאט"א, חברת תעופה שחברה לתכנית וכל אדם קשור למי מהן, לא יעבירו לחברת תעופה הנחיה או המלצה בנוגע להתקשרות עם סוכן מטען מורשה יאט"א, או עם עמית, או תנאיה. אין באמור בס"ק זה לאסור העברת מידע על ידי יאט"א בנוגע להליך הבדיקה והאישור של סוכן מטען מורשה יאט"א או עמית.

ד. הגבלת ניתוק מהתכנית

6. א. יאט"א לא תנתק סוכן מטען מורשה יאט"א או עמית מהתכנית, אם במועד התשלום בידי סוכן המטען מורשה היאט"א או העמית הכספים לפירעון מלא של התשלום בחשבון הבנק ממנו הוא יבוצע, וסוכן המטען מורשה היאט"א או העמית עשה את הפעולות הנדרשות על מנת לשלם את החוב במלואו ובמועדו, אולם כתוצאה מנסיבות חיצוניות, שאינן בשליטתו, לרבות טעות בהקלדת נתונים, טעות או תקלה טכנית במערכות הבנק או שביתה בבנק (להלן – "טעות טכנית"), לא בוצע התשלום במלואו ובמועדו, ובלבד שסוכן המטען מורשה היאט"א או העמית המציא ליאט"א אסמכתות המעידות על התקיימותם של כל אלה.

ב. בנסיבות שתוארו בס"ק א. לעיל, לא ירשם האיחור בתשלום לחובת סוכן המטען מורשה היאט"א או העמית כחריגה (ואם נרשם, יימחק הרישום ללא כל דיחוי) ויאט"א לא תנקוט כל צעד אחר נגד הסוכן או נגד העמית, לפי העניין, ובלבד ששילם את יתרת התשלום מיד לאחר שהתגלתה הטעות הטכנית.

ה. הודעה בדבר סכום השנוי במחלוקת

7. היה ולפי רישומיה של יאט"א לא בוצע תשלום על ידי סוכן מטען מורשה יאט"א או עמית באותו מועד שנקבע לתשלום, או שתשלום כאמור בוצע בחסר, תודיע יאט"א לאותו סוכן או עמית על אי-ביצועו של תשלום או ביצוע תשלום בחסר כאמור.

8. א. הודיע סוכן מטען מורשה יאט"א, או עמית, ליאט"א כי הוא חולק על חיוב שחוייב בו במסגרת התכנית, בצירוף העתק מהודעה על-כך שהעביר לחברת התעופה (אלא אם החיוב שניתנת בגינו הודעה אינו מתייחס לחברת תעופה ספציפית, מחלוקת על הפרשים הנובעים מאיחור בהעברת התשלום, מחלוקת על חיוב שהעבירה יאט"א עבור עצמה וכדו'), וזאת עד למועד שנקבע בס"ק ד להלן, תקיים יאט"א את כל אלה:

(1) תתקן את החיוב לצורך התכנית בהתאם להודעתו של הסוכן או העמית, והסכום השנוי במחלוקת לא יחשב חוב במסגרת התכנית;

(2) לא תפעל בדרך כלשהי, לבד מן האמור בס"ק (1) לעיל, בקשר עם הסכום השנוי במחלוקת; אין בס"ק זה לאסור על העברת הודעה לחברת תעופה על כך שסוכן נסיעות מורשה יאט"א או עמית חלק על חיובה. אולם, אם חלק הסוכן או העמית על חיוב שאינו מתייחס לחברת תעופה ספציפית כאמור לעיל, תהיה יאט"א רשאית לפעול למימוש החיוב בדרך של משא ומתן מול הסוכן העמית, או התדיינות בפני בורר או ערכאה משפטית מוסמכת.

ב. הודעה כאמור בס"ק א. לעיל הניתנת עד למועד הנקוב בס"ק ד. (1), תוכל להינתן גם ביחס לחיוב שחייבה חברת תעופה שהמועד לתשלומה היה בחודש הקודם.

ג. אין באמור בס"ק א. כדי לשנות מן החובות והזכויות שבין חברת התעופה לסוכן המטען מורשה היאט"א או העמית, וחברת התעופה תהיה רשאית לפעול מול סוכן המטען מורשה היאט"א או העמית למימוש זכויותיה על פי דין.

ד. (1) הודעה כאמור בס"ק א. תנתן עד 3 ימים קודם לכל מועד שנקבע לתשלום.

(2) אם סכום החיוב שעליו חולק סוכן מטען מורשה יאט"א או עמית אינו מתייחס לחברת תעופה ספציפית כאמור לעיל, והסוכן או העמית לא יכול היה לדעת על היותו של הסכום שנוי במחלוקת עד למועד הקבוע בס"ק 8.ד. (1) לעיל, הודעה כאמור בס"ק א. תנתן עד תום יום העסקים שלמחרת המועד שנתקבלה בו הודעה מיאט"א כאמור בסעיף 7 לעיל.

ו. הוראות כלליות

9. יאט"א לא תגביל, במישרין או בעקיפין, ולא תתנה בתנאי, התקשרות בין סוכן מטען מורשה יאט"א או עמית לבין חברת תעופה בקשר עם סכום תשלום, או בקשר עם עמלה הניתנת לסוכן או לעמית.

10. יאט"א לא תגביל בדרך כלשהי, במישרין או בעקיפין, התקשרות בין סוכן מטען מורשה יאט"א או עמית לבין חברת תעופה שלא במסגרת השימוש בתכנית.

11. א. יאט"א תקיים תיעוד בכתב של כל חריגה, של כל ניתוק ושל כל חיבור, שנעשו בקשר עם סוכן מטען מורשה יאט"א או עמית. תיעוד זה יכלול בין היתר את פרטיו של כל סוכן מטען מורשה יאט"א או עמית, לפי העניין, לרבות שמו, כינויו המסחרי, כתובתו, טלפון ופרטי התקשרות נוספים עימו, וכן את תאריך הרישום, ותיאור של השתלשלות האירועים שקדמו לחריגה או לניתוק, לפי העניין, וגרמו לה; תיעוד זה ישמר במשרדה הרשמי של יאט"א בישראל ויועמד לעיונה של הממונה תוך 7 ימים מיום שיאט"א תתבקש על ידי הממונה לעשות כן.

ב. בוצע ניתוק של סוכן מטען מורשה יאט"א או עמית שלא מיוזמתו של הסוכן או העמית, לפי העניין, נוסף על האמור בסעיף א. לעיל, יועבר לממונה התיעוד בקשר עם אותו ניתוק עם ביצועו, ולא יאוחר מ-3 ימי עסקים לאחר שבוצע.

12. יאט"א תקיים תיעוד בכתב של כל הפניות, התלונות והבקשות, שהתקבלו אצלה בנוגע לתכנית או לתנאים אלו. תיעוד זה יכלול בין היתר את פרטיו של כל פונה, מתלונן או מבקש, לרבות שמו, כינויו המסחרי, כתובתו, טלפון ופרטי התקשרות נוספים עימו, תאריך קבלת הפניה, התלונה או הבקשה, וכן את העתקה, את תאריך מתן תשובתה של יאט"א והעתקה; אם נתקבלה הפניה, התלונה או הבקשה - או ניתנה תשובתה של יאט"א - בעל פה, גם תמצית של תוכנה; תיעוד זה ישמר במשרדה של יאט"א בישראל ויועמד לעיונה של הממונה תוך 7 ימים מיום שתתבקש על ידי הממונה לעשות כן.

13. יאט"א תעביר לכל אחד מן המתחברים לתכנית עותק מהחלטה זו, בסמוך לאחר מועד תחילת חיבורו.

14. לא יערכו כל שינוי או תוספת טכנולוגיים או יישומיים משמעותיים בתכנית, אשר יהיה בהם כדי לפגוע בתנאים המפורטים בהחלטה זו, זולת אם ניתן לכך אישור של הממונה מראש ובכתב. יאט"א לא תגבה תשלום בגין הספקתה של תכנית הכוללת שיפורים כלשהם, זולת אם ניתן לכך אישור של הממונה מראש ובכתב.

15. חברת תעופה המבקשת לעשות שימוש בתכנית, תעביר לממונה לפני חיבורה לתכנית אישור בכתב על-כך שבעשייתה שימוש בתכנית נהיית חברת התעופה צד להסדר נשוא פטור זה, שהתנאים לפטור זה חלים עליה, שהתנאים הם בני ביצוע מבחינתה, ושתקיים את התנאים בקשר עם הפעלתה של התכנית בישראל, בהתאם לטופס המצ"ב כנספח א' לפטור זה.

16. התעורר ספק בדבר תחולת תנאים אלה, פרשנותם או דרך יישומם, יובא הדבר להכרעת הממונה.

17. תוקפו של פטור זה עד ליום 14.6.15.

בהתאם 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.

פרופ' דיויד גילה

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, י"ג סיון, תשע"א

15 יוני, 2011

נספח א

תאריך: _____

לכבוד

הממונה על הגבלים עסקיים

רח' כנפי נשרים 22

ירושלים 91341

הנדון: אישור והודעה על הצטרפות – CASS ("Cargo Account Settlement System")

הרינו לאשר בזאת, כי חברתנו נמנית על חברות התעופה העומדות להצטרף לתכנית ה-CASS בישראל.

משכך אנו מאשרים בזאת כדלקמן:

1. בעשייתה שימוש בתכנית נהיית חברתנו צד להסדר בעניין ה-CASS.
2. חברתנו מבהירה, שבהתאם לכך התנאים לפטור האמור חלים עליה.
3. התנאים הם בני ביצוע מבחינת חברתנו.
4. חברתנו תקיים את התנאים בקשר עם הפעלתה של התכנית בישראל.

בכבוד רב,