

### 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 באב התשע"א (24 באוגוסט 2011) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
8436	אל-על נתיבי אוויר לישראל CJSC Aerosvit Airlines	שיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה	הטסת נוסעים

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים. החלטתי מתבססת על כך שבכפוף לתנאים לעיל, אין 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 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 בחיק פטור מס' 8436, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות. א' באלול התשע"א (31 באוגוסט 2011) (חמ 41-3)

דיויד גילה  
הממונה על ההגבלים העסקיים

י' 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 מודיע כי ביום כ"ט בתמוז התשע"א (31 ביולי 2011) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
8539	אלקטרה מחשבים בע"מ יריעות אינטרנט (שותפות רשומה) אלקטרה יריעות אינטרנט בע"מ	איתחלות ובלעדיות	הפעלת אתרי אינטרנט לממכר מוצרי צריכה שונים

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 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 בחיק פטור מס' 8539, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות. א' באב התשע"א (1 באוגוסט 2011) (חמ 41-3)

דיויד גילה  
הממונה על ההגבלים העסקיים

י' 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 מודיע כי ביום כ"ד באב התשע"א ( 24 באוגוסט 2011) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
8436	אל-על נתיבי אויר לישראל CJSC Aerosvit Airlines	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 8436 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22 ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

פרופ' דיויד גילה

הממונה על הגבלים עסקיים

א' באלול התשע"א

31 באוגוסט 2011

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



## רשות ההגבלים העסקיים

כ"ד באב תשע"א

24 באוגוסט 2011

פטור: 8436

בפקס: 03-6846001

לכבוד

ד"ר דוד תדמור

עו"ד זהר דוד

תדמור ושות'

מרכז עזריאלי 5, המגדל המרובע

דרך מנחם בגין 132

תל אביב 67021

הנדון: החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל ביו :

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ - Aerosvit Airlines CJSC

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 דרור ארם

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 לבין CJSC Aerosvit Airlines**

### 1. פתח דבר

בפני 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 CJSC Aerosvit Airlines (להלן: "אירוסוויט") 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 ולמיוזגים, 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 הותיקה 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). בנוסף, מפעילה אל-על גם טיסות שכר בינלאומיות<sup>1</sup>. כן עוסקת אל-על במתן שירותים שונים בתחום התעופה (כגון החכרת ציוד טיסה ואספקת מזון למטוסים), אספקת שירותי אבטחה לחברות תעופה ישראליות בחו"ל, מכירת מוצרים פטורים ממכס, הספקת שירותי בידוק ותחזוקה בנמל התעופה בן-גוריון, במכירת שירותי

<sup>1</sup> טיסת שכר (Charter Flight), מוגדרת בתקנות רישוי שירותי התעופה (טיסות שכר) התשמ"ב – 1982 כך: "טיסה שבה שוכרים מארגן או מארגנים במשותף את קיבולת כלי הטיס לשם מכירתה לאחרים או שבה אדם שוכר את כל קיבולת כלי הטיס לשימוש עצמי". טיסות מסוג זה פעולות בדרך כלל על בסיס איתור ביקוש עונתי וכדאיות מסחרית. ככלל, טיסות אלה מעבירות תנועה בין מוצא ליעד, ואינן משווקות כחלק מטיסה בת שני מקטעים.

תיירות ובשיווק טיסות שכר. אל-על היא חברה ציבורית המוחזקת על ידי: כנפיים אחזקות בע"מ<sup>2</sup> (כ-39%), הציבור (כ-36%), והשאר בעיקר בידי עובדי אל-על ומנהליה. על פי המידע שנמסר לי על ידי אל-על, אל-על מפעילה כיום בין 5 ל- 6 טיסות סבב<sup>3</sup> שבועיות בקו ת"א-קייב. ביחס לקו זה בלבד מוגשת בקשת הפטור דנן.

**אירוסוויט** - חברת תעופה הנחשבת למוביל האווירי הגדול ביותר באוקראינה. החברה נוסדה בשנת 1994, ובסיסה הראשי הוא בקייב. אירוסוויט מפעילה טיסות סדירות ל-60 יעדים ב-29 מדינות בעולם. אירוסוויט מקיימת שיתופי פעולה מהותיים עם Donabassero<sup>4</sup>, מוביל נקוב נוסף בקו התעופה ת"א – קייב (להלן: "הקו הרלבנטי" או "הקו"), ושעד לאחרונה אף הפעילה טיסות בקו. לשתי החברות יחדיו צי כולל של כ-30 מטוסים. לאירוסוויט תכניות להגדלת צי מטוסיה באופן משמעותי בחמש השנים הקרובות.<sup>5</sup> על פי המידע שהובא לפני, אירוסוויט מפעילה כיום 14 טיסות סבב שבועיות בקו ת"א-קייב.

## 2.2 ההסדר

בקשת הפטור דנן מתייחסת להסכם לשיווק של קיבולת טיסה, לפיו אל-על רשאית לשווק טיסות שמפעילה אירוסוויט בקו ת"א – קייב (וחזרה), ומנגד אירוסוויט רשאית לשווק את טיסות אל-על בקו זה. ההסדר אינו קובע מראש את כמות המושבים שרשאי כל מוביל לשווק על גבי טיסותיו של המוביל האחר והשיווק נעשה על בסיס מקום פנוי (Free-sale Agreement).

בהתאם להסדר זה יוכל מוביל המבקש לשווק כרטיס (להלן: "המוביל המשווק") על גבי מטוסו של המוביל האחר (להלן: "המוביל המפעיל"), לשווק כרטיס באמצעות גישה למערכת ההזמנות הממוחשבת של המוביל המפעיל (CRS). לפי ההסדר, המוביל המשווק רשאי למכור כרטיסי טיסה במחלקות השונות של המוביל המפעיל במחיר שיקבע על ידו לכל מחלקה, ולהעביר למוביל המפעיל את מחיר ההעברה (סכום קבוע לכל מחלקת רישום) שנקבע בהסכם ביניהם עבור אותה מחלקה. המובילים אינם מחויבים על פי ההסדר לשווק כמות מינימאלית של מושבים.

ההסדר כולל גם הסכמה בין המובילים על שיתוף בקוד (Code Share). הסכמה זו מאפשרת לאל-על לשווק את אותם מושבים של אירוסוויט תחת קוד ומספר הטיסה של אל-על ובהתאמה מתאפשר הדבר גם לאירוסוויט<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> כנפיים אחזקות בע"מ היא חברה ציבורית בשליטת משפחת בורוביץ. כנפיים מוחזקת על-ידי ה"ה בורוביץ ישראל (כ-17.5%), בורוביץ דוד (כ-16%), בורוביץ תמר (כ-11%), בעלי עניין אחרים והציבור (כ-12%).

<sup>3</sup> טיסת סבב - טיסה אל נמל היעד וחזרה.

<sup>4</sup> לפי מידע שנמסר מאל-על, Donabassero היא חברה קשורה לאירוסוויט. הדבר עולה גם מפרסומי אירוסוויט באתר האינטרנט שלה <http://www.aerosvit.ua/eng/index/usflinfornew/aboutusnew/historynew.html>.

<sup>5</sup> על פי פרסומי אירוסוויט באתר האינטרנט שלה.

<sup>6</sup> ראוי לציין כי הסדרים רבים בין מובילים העוסקים בשיווק מושבים כוללים הסכמה על שיתוף בקוד. יחד עם זאת, עצם ההסכמה על השיתוף בקוד אינה מלמדת דבר על אופיו של ההסדר והשלכותיו.

להסדר נלוו מספר כבילות: במסגרת הסכם הקוד-שייר מצהיר כל אחד מן הצדדים על סוג המטוס שיפעיל ועל היום והשעה שכל אחד מהם צפוי להפעיל את טיסותיו. בנוסף, מסדירים ביניהם הצדדים עוד מספר נושאים הקשורים לביצוע שיתוף הפעולה ביניהם, כגון אופן פרסום המושבים במערכות ההפצה הגלובליות ובמערכת ההזמנות של כל אחד מהם; אופן ההתחשבות בין הצדדים; ביטוח, אחריות ושיפוי; איכות השירות, שירותי הביטוח והבטיחות להם יזכו רוכשי המושבים (הכרטיסים) המועברים וכיוצ"ב.

המדובר אם כן בהסדר לשיתוף פעולה בין מתחרים בשיווק מושבים (כרטיסים) על גבי טיסות סדירות בקו התעופה ת"א-קייב. הסדר זה מהווה הסדר כובל בהתאם לסעיף 2(א) ו-2(ב) לחוק.

בהתאם לסעיף 3א לחוק לא חל על הסדר זה הפטור הגורף הקבוע בסעיף 7(3) לחוק שעניינו הסדרים הנוגעים לתובלה בינלאומית באוויר ובים. הסדר זה, שעיקרו בשיווק של קיבולת טיסה, אף אינו חוסה תחת הוראות פטור הסוג<sup>7</sup>, הפטור הסדרים מסוימים בין מובילים בינלאומיים באוויר<sup>8</sup>. על כן, נדרש הסדר זה לפטור פרטני או לאישור בהתאם להוראות החוק.

### 2.3 השוק הרלוונטי

השוק הרלוונטי לבחינתו של ההסדר הוא קו התעופה שבין תל-אביב לקייב<sup>9</sup>. ההסדר נוגע לטיסותיהן הישירות הסדירות של אירוסוויט ואל-על בקו זה.

על פי ההסכם הבילטרלי<sup>10</sup> בין ישראל לאוקראינה משנת 1993, כל אחת מן המדינות רשאית למנות מוביל נקוב אחד מטעמה בקווי התעופה שבין המדינות. ההסכם הבילטרלי ביקש מן המובילים הנקובים של המדינות לקבוע ביניהם, במידת האפשר, את התנאים המסחריים, כגון מחירי הטיסות והתדירויות. במידה והמובילים אינם מצליחים להגיע להסכמה ביניהם, קובע ההסכם כי רשויות התעופה יקבעו את המחיר לפי הסכם הדדי ביניהן, לאחר התייעצות עם רשויות תעופה של מדינות אחרות. בשנים האחרונות, הושגו בין רשויות התעופה של המדינות

<sup>7</sup> כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר), התשס"ט-2008.

<sup>8</sup> ראו סעיף 6 לכללים הפטור הסדרים מסוימים לשיווק קיבולת טיסה. סעיף זה אינו פוטר את ההסדר שבפנינו שכן ההסדר נוגע לקו הישיר שבין נמלי הבית של אל-על ואירוסוויט.

<sup>9</sup> ככלל, בתחום התעופה, שווקים רלוונטיים מוגדרים על בסיס נקודת המוצא ונקודת היעד של קווי הטיסה (O&D) או (City Pair). ראו בעניין זה הכרזת הממונה על אל-על כבעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשווקי התעופה ליעדים יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי, 2005, **הגבלים עסקיים**, 5000135. בנוסף, מקובל להבחין בין נוסעים רגישי זמן לנוסעים רגישי מחיר (ראו שם); אולם, לא מצאתי כי קיים צורך להוסיף ולפרט בעניין אבחנה זו במסגרת ההחלטה הנוכחית.

<sup>10</sup> ככלל, מערך הטיסות הבינלאומיות הסדירות אל ישראל וממנה מוסדר במסגרת הסכמים בילטרליים (דו-צדדיים) עליהם חתומה מדינת ישראל עם כל אחת מהמדינות האחרות.

הבנות חדשות<sup>11</sup> במסגרתן תוקנו מספר סעיפים בהסכם הבילטרלי. במסגרת התיקונים בוטלו הסעיפים בהסכם אשר ביקשו מן המובילים לתאם ביניהם את המחירים, התדירויות ולוחות הזמנים, ובהתאם לתיקון, כל מוביל נקוב יהיה רשאי להפעיל טיסות סדירות עד לתדירות מקסימאלית שתיקבע בהסכמה בין רשויות התעופה של המדינות. בנוסף, במסגרת התיקונים הסכימו רשויות התעופה על כך שהמובילים הנקובים יהיו רשאים לטוס בקווי התעופה שבין תל-אביב ליעדים נוספים באוקראינה. כן הוסכם כי כל אחת מן המדינות תהיה רשאית למנות שלושה מובילים נקובים בקו ת"א-קייב, ושני מובילים נקובים בכל אחד מן היעדים האחרים.

במסגרת הבנות אלו, הושגו גם הסכמות בין רשויות התעופה בדבר הפעלת טיסות שכר<sup>12</sup> וטיסות סדירות נוספות בתקופה מוגבלת של כשבועיים ימים שבה נוסעים רבים מישראל לאומן לראש השנה. בנוגע לטיסות אלו נקבעו הגבלות מסוימות על מספר המושבים שכל מדינה רשאית להטיס באמצעות מוביליה הנקובים בקו.

לאחרונה נחתם מזכר הבנות חדש בין המדינות<sup>13</sup>. בהתאם למזכר זה, רשאית כל אחת מהמדינות להפעיל 24 טיסות סבב שבועיות בקו ת"א-קייב, באמצעות מוביליה הנקובים. מזכר הבנות זה הוסיף למעשה 3 תדירויות שבועיות לכל אחת מן המדינות, והוסכם בו כי הגדלה נוספת של כמות התדירויות תבחן על ידי רשויות התעופה במהלך 2011.

על פי מצגים עובדתיים שהציגה בפני אל-על, אין הסכמות מסחריות בין הצדדים להסדר בנוגע לפעילותם בקו הרלוונטי מעבר להסדר בגינו מתבקש הפטור<sup>14</sup>, לרבות הסכמה בנוגע לתדירות, כמות או מחיר מעבר להסדר זה. הסכמות כאלו בין מתחרים – ככל שהיו מתקיימות – היו מהוות כפי הנראה כבילות 'עירומות' (Naked Restraints) אשר פגיעתן בתחרות מובנת מאליה<sup>15</sup>.

### 3. ניתוח הכבילות והשפעתן על התחרות

כפי שתואר לעיל, מדובר בהסדר לשיתוף פעולה בין המובילים לשיווק מושביהם בקווים הרלוונטיים מבלי שהמובילים מגבילים מלכתחילה את היקף המושבים שישווקו במסגרת ההסדר (Free Sale Agreement). במסגרת הסדר זה רוכש המוביל המשווק מהמוביל המפעיל מושבים תמורת מחיר העברה קבוע, אשר משולם למוביל המפעיל בידי המוביל המשווק עבור אותם מושבים שהאחרון מצליח למכור (Back-to-Back). בהסדרים מסוג זה, ככלל, המוביל המשווק

<sup>11</sup> מזכרי הבנות בין רשויות התעופה של המדינות מיום 28.6.06, מיום 29.7.08, מיום 30.6.09, מיום 22.2.10 ולאחרונה מיום 16-17.6.2011. על פי המידע שנמסר לנו מרשות התעופה האזרחית, להבנות אלו מעמד מחייב, הגם שטרם נחתם הסכם מתוקן בין המדינות.

<sup>12</sup> ראה הי"ש 1.

<sup>13</sup> מזכר הבנות בין רשויות התעופה של המדינות מיום 16-17.6.2011.

<sup>14</sup> לבד מהסכם אינטרליין, החוסה לטענת אל-על תחת פטור סוג.

<sup>15</sup> השווה בע"פ 2560/08 מדינת ישראל נ' ירון ול ואח', תק-על 2009 (3), 149, פסקה פו'.

אינו נושא בסיכון, שכן אינו נדרש לשלם על מושבים במטוסו של המוביל המפעיל שלא הצליח למכור.

ככלל, הסדר כגון זה, נושא בחובו חשש לפגיעה בתחרות, שכן בנסיבות מסוימות הוא עלול להפחית את התמריץ של כל אחד מן המובילים בקו להתחרות באמצעות הפעלת טיסות עצמאיות ושיווקן (כלומר לגרום להקטנת היצע הטיסות). בהתקיים נסיבות מסוימות עלול כל אחד מן המובילים להעדיף לשווק מושבים על גבי טיסתו של המוביל האחר חלף הפעלת טיסה מטעמו והטסתם של הנוסעים על גבי מטוסו שלו. גם אם יבחר המוביל המשווק להפעיל טיסות משל עצמו בתחרות עם המוביל המפעיל האחר בקו, היכולת הצולבת של שני המובילים לשווק מושבים בטיסותיו של האחר עלולה, בנסיבות מסוימות, לרכז את התחרות ביניהם. יחד עם זאת, לאור נסיבות המקרה כאן, שוכנעתי כי ההסדר שלפני אינו מקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות.

כיום מפעילות בקו ת"א-קייב טיסות סדירות ישירות אירוסוויט, Ukraine International Airlines (להלן: "Ukraine"), אל-על וארקיע<sup>16</sup>. ישראיר, הגם שאינה מפעילה טיסות בקו, מנויה כמוביל נקוב נוסף. מכאן, שהמגבלה המוטלת מכוח ההסכם הבילטרלי בין המדינות שמאפשר למנות שלושה מובילים נקובים מטעמה של כל מדינה, ולפיכך מאפשר לשישה מובילים נקובים לפעול בקו, אינה מהווה חסם כניסה רגולטורי של ממש<sup>17</sup>, ואינה מגבילה משמעותית את פוטנציאל התחרות בו. על פי המידע שהובא לפני, כיום מפעילה אירוסוויט 14 טיסות סבב שבועיות; Ukraine מפעילה 7 טיסות סבב שבועיות; אל-על מפעילה 6 טיסות סבב שבועיות ואילו ארקיע מפעילה במועד החלטתי זו 2 טיסות סבב שבועיות.

במבט הצופה פני עתיד, נתונים אלה מראים כי המובילים הנקובים בקו אינם נמצאים במלוא ניצולת התדירויות השבועיות המוקצות לכל מדינה, שכאמור הועלתה ל- 24 טיסות סבב שבועיות. משמע, המצב הרגולטורי השורר מאפשר תגובה תחרותית, בין אם על-ידי כניסה של מוביל נוסף לקו או על-ידי הוספת תדירויות למובילים הקיימים, היה זמי מן המובילים בקו יבחר להפעיל כוח שוק בדרך של העלאת מחיר או צמצום כמות המושבים המוצעת על-ידו.

בחינת מחירי ההעברה שקבעו הצדדים להסדר ביניהם - מחירים המשתלמים בידי המוביל המשווק בגין שיווק כרטיסי טיסה על גבי המוביל המפעיל - העלתה כי מחירים אלה אינם פוגעים בתמריץ הצדדים להתחרות ביניהם, ואינם עלולים להדיר את מתחריהם.

<sup>16</sup> במהלך חודש נובמבר 2010 אל-על הודיעה לשר התחבורה והבטיחות בדרכים על כך שמיום 31.3.11 בכוונתה להפסיק לספק שירותי אבטחה בתעופה אזרחית לחברות התעופה הישראליות. הודעה זו, העלתה את החשש מפני ביטולן של טיסות רבות של מתחרותיה הישראליות של אל-על בקו, ובפרט טיסות ארקיע, אשר ביטול הספקת שירותי האבטחה עלול היה לסכל את יכולתן לקיים טיסות בטוחה המיידית ליעדים שונים, ובין היתר בקו הרלוונטי. אף שאל-על חזרה בה מאוחר יותר מהודעתה זו, יודגש, כי שינוי המצב הנוכחי שבו אל-על מספקת שירותי אבטחה למתחרותיה בקו זה, עלול לעלות כדי שינוי מהותי העלול לחייב בחינה מחודשת של החלטתי זו.

<sup>17</sup> מגבלה רגולטורית אחרת, היתה עיכוב מצד רשות התעופה האוקראינית במתן אישורים לחברות תעופה ישראליות להימנות כמוביל נקוב בקו. לפי המידע שנמסר לנו מרשות התעופה האזרחית, בשלב זה מגבלה רגולטורית זו אינה קיימת עוד.



לפני כמעט שנתיים, ביום 3.11.09, ניתנה החלטה בדבר אי מתן פטור להסדר בין אל-על לבין אירוסוויט, שנגעה בין היתר לקו הרלוונטי<sup>18</sup> (להלן: "ההחלטה הקודמת"). אולם כאמור, מאז השתנתה התמונה התחרותית בקו ואף נכנסו בפועל מובילים נקובים נוספים להפעלת טיסות סדירות בקו<sup>19</sup>. קיומם של מתחרים נוספים, המפעילים טיסות בקו, מפחיתה במידה ניכרת את החשש התחרותי העלול לעלות מן ההסדר.

ככלל, שיווק מושבים על גבי המוביל המפעיל הנוסף בקו בהיקף נרחב, עלול בנסיבות מסוימות, להעלות חששות לפגיעה של ממש בתחרות. על פי הערכות אל-על, שיעור המושבים שכל אחד מן המובילים צפוי על פי ההסדר דנא לשווק על גבי טיסותיו של משנהו מתוך כלל המושבים במטוסו של משנהו, אינו צפוי להיות משמעותי. ככל שכך יהיה, ההסדר אינו צפוי, בנסיבות שלפנינו, להקים חשש לפגיעה של ממש בתחרות.

ההסדר מקים מספר תועלות. הוא מאפשר לצדדים, במידת מה, להרחיב את מגוון כרטיסי הטיסה (הלוח ושוב) שאותו הם יכולים להציע ללקוחותיהם (לדוג' טיסה הלוח עם אחד המובילים וחזור עם אחר). כמו כן, ההסדר עשוי להוסיף לכל אחד מהצדדים ערוץ שיווקי נוסף להפצת כרטיסים, כן עשוי ההסדר להגדיל במידת מה את מגוון כרטיסי הטיסה שהצדדים יכולים להציע לטיסות מִישראל, תוך שילובן עם יעדים נוספים שאליהם טסה אירוסוויט, זאת בשים לב להיקף הלא מבוטל של נוסעי ההמשך מקייב ליעדים אחרים בעולם.

בחינת הכבילות הנלוות להסדר העלתה כי הן נחוצות למימוש עיקרו, וכי אינן מקימות חשש של ממש לפגיעה בתחרות.

בנסיבות אלה, מצאתי לנכון ליתן פטור להסדר לתקופה מוגבלת של שלוש שנים, שלאחריה, ניתן יהיה לבחון אם יש מקום להתיר את המשך התקשרות הצדדים על-פיו.

<sup>18</sup> החלטת הממונה על אי מתן פטור להסדר בין אל-על נתיבי אויר לישראל לבין Aerovit Airlines JSC ; 2009 הגבלים עסקיים 5001507.


<sup>19</sup> מדובר, כאמור לעיל, בעיקר בשני מפעילים : Ukraine International Airlines וארקיע.

#### 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.

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' דיוד גילח

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, כ"ד אב תשע"א

24 אוגוסט 2011



## רשות ההגבלים העסקיים

### הועדה לפטורים ולמיזוגים

#### המלצות

מועד הדיון: 23 במרץ 2011

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
8435	קרביץ (1974) בע"מ לוגו רצף מחשבים בע"מ	14/2/2011	23/3/2011	עידו מינץ
8451	טבע תעשיות פרמצבטיות בע"מ (להלן: "טבע") אלקוברה בע"מ (להלן: "אלקוברה")	24/2/2011	26/3/2011	רועי רוזנברג
8462	ידיעות אינטרנט ש.ר. ביי מי טכנולוגיות בע"מ	3/3/2011	2/4/2011	אליאס עזאם
8463	Danaher Corporation (להלן: "דנהר") Beckman Coulter Inc. (להלן: "בקמן")	6/3/2011	5/4/2011	רועי רוזנברג
8465	אדרים סטאר בע"מ אזורים חברה להשקעות בפתוח ובבנין בע"מ	8/3/2011	7/4/2011	אלה בודמן
8466	יוניסל פתרונות סלולריים מתקדמים בע"מ מילגם חניה סלולארית בע"מ	8/3/2011	7/4/2011	אלה בודמן
8470	מטריקס אי.טי. מערכות בע"מ מצ' פוינט איי.טי. בע"מ	10/3/2011	9/4/2011	אלה בודמן
8471	סנאק טיים בארות יצחק בע"מ י. את א. ברמן בע"מ	14/3/2011	13/4/2011	אלעד כהן
8474	ניאור אחזקות (1994) בע"מ מרחב - מרכז חומרי בנייה וקרמיקה בע"מ	20/3/2011	19/4/2011	גיא ברצור
8476	קו אופ ישראל- רשת סופרמרקטים בע"מ ברכת עמנואל בע"מ	16/3/2011	15/4/2011	מיטל זריהן
8480	גנדן החזקות בתיירות בע"מ המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ	20/3/2011	19/4/2011	עידו מינץ

#### החלטה

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

**בקשות מיזוג**

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

מס' תיק	הצדדים למיזוג	תאריך קבלה	מועד קובע	כלכלנית
8398	פאלאס תעשיות (פי. איי.) בע"מ לגין אריות מזון בע"מ	18/1/2011	23/3/2011	איתן רגב
8425	קרביץ (1974) בע"מ אופק חדש (ציוד משרדי) בע"מ	6/2/2011	23/3/2011	עידו מינץ
8444	פלקסטרוניקס (ישראל) בע"מ בורסוק בע"מ בורסוק מטאל טכנולוגיות בע"מ	21/2/2011	23/3/2011	אלה בודמן

**החלטה**

חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשות המיזוג מהנימוקים שפורטו בחוות הדעת הכלכלית.

**בקשות פטור נלוות למיזוג**

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

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
8426	קרביץ (1974) בע"מ אופק חדש (ציוד משרדי) בע"מ	מורן מיארה
8437	קרביץ (1974) בע"מ לוגו רצף מחשבים בע"מ	מורן מיארה
8467	יוניסל פתרונות סולריים מתקדמים בע"מ מילגם חניה סולארית בע"מ	עדי קרופסקי

**החלטה**

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

**בקשות פטור**

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

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
8339	המוסד לבוררות של לשכת עורכי הדין בישראל עורכי דין החברים בלשכה	עדי קרופסקי
8378	דוקרט אוורגין אריות בע"מ Elopak Trading AG tkupe hartk thh tx	יונתן צוויקל

8423	קו מנחה שירותי מידע ותקשורת בע"מ חשבים ה.פ.ס. מידע עסקי בע"מ חשבים הרגל פתרונות שכר ומשאבי אנוש בע"מ	יונתן צוויקל
8436	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Aerosvit Airlines CJSC	אופיר פיקהולץ

החלטה

בקשת פטור 8436 – הועדה ממליצה ברוב דעות להתנגד לבקשה על סמך הנתונים שהוצגו ע"י הכלכלן גיא גולדברג. חברי הועדה ממליצים לתת פטור בשאר הבקשות 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

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 – Aerosvit Airlines CJSC; מען – 58a Shevchenko blvd. Kiev, Ukraine 01032.

### 3. צורת ההסדר – בכתב.

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

4.1 הסכם מיום 20 בדצמבר 2010, על כל צרופותיו, מצורף בזאת כנספה 1.

4.2 הסכם אינטרליין מיום 1 ביוני 2003 מצורף בזאת כנספה 2.<sup>1</sup>

### 5. הנכס או השירות נושא ההסדר – הטסת נוסעים.

### 6. מהות הכבילה ופרטים עליה – בקשת הפטור מוגשת בגין הסכם Code Share אשר נחתם בין אל

על לבין Aerosvit Airlines CJSC, ומכוחו מורשית אל על לשווק את טיסות Aerosvit Airlines CJSC. בקו ת"א-קייב ובחזרה ומנגד Aerosvit Airlines CJSC מורשית לשווק את טיסות אל על בקו זה. פרטי הטיסות עליהן יחול ההסכם (לרבות סוג המטוסים, מועדי הטיסות וכו') מובאים בעיקרם ב-Annex 1 להסכם (פרטי נספח זה מסוכמים מדי חצי שנה לכל עונת טיס). אופן החתחשבות בין הצדדים מובא בעיקרו ב-Attachment D ובסעיף 12 להסכם. ההסדרים הנוגעים להתאמת מערכות ההזמנה והמלאי, כמתחייב מאופיו של ההסכם כהסדר Free Sale, ונהלי הטיפול בנוסעים מובאים בעיקרם בסעיפים 8.1 ו-10.4 להסכם וב-Attachment A ו-Attachment B להסכם. ניתוח נרחב של הסכם הקוד שייר, הטעמים 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. בנוסף, התחייבות הצדדים כי יפרסמו את טיסות הקוד שייר

<sup>1</sup> הסכם הקוד שייר מפנה להסכם האינטרליין (ראה סעיפים 8.2 ו-20.3 להסכם).

במערכות ההפצה עמן הם עובדים (ראה סעיפים 3, 4.2.1 וסעיף 7.2 להסכם וכן סעיף 4 ל-attachment A וסעיפים 2 + 7 לנספח B.

התחייבות המוביל המפעיל להודיע למוביל המשווק זמן סביר מראש על לוח הטיסות המתוכנן; להודיע על אי סדירויות, עיכובים וביטולים של טיסות קוד שייר ולפצות נוסעים שלא עלו לטיסה; בחודעה על אי סדירויות או ביטולים שניתנה עד 48 שעות לפני הטיסה, הטיפול בנוסעי הקוד שייר יעשה ע"י המוביל המפעיל – סעיפים 4.3, 10.1-10.3 להסכם וסעיף 12 ל-Attachment A כמו גם סעיף 5 ל-annex 1 וסעיף 8 לנספח B.

התחייבות המוביל המפעיל להעניק רמת שירות מיטבית העומדת בסטנדרטים הבטיחותיים הבינלאומיים. כמו כן, מתחייב המוביל המפעיל שלא להפלות לרעה את נוסעי המוביל המשווק לעניין רמת השירות המוצעת בטיסותיו – סעיפים 6.1 ו-7.1 להסכם וכן סעיף 8 לנספח B.

הסכמה בין הצדדים כי הסטנדרט המינימאלי לבטיחות ובטחון יהיה ה-IOSA (סטנדרט של יאט"א). ההסכם מתיר למוביל המשווק לבדוק את העמידה של המוביל המפעיל בדרישות הבטיחות ובאיכות השירות. כמו כן הצדדים מתחייבים לשתף פעולה בכל הנוגע לנוהלי ביטחון-סעיפים 6.2 ו-6.3 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. למותר לציין כי אין בתניות נלוות אלה (שבחלקן אינן "כבילות" כמשמעות המונח בחוק) להקים חשש כלשהו לתחרות.

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

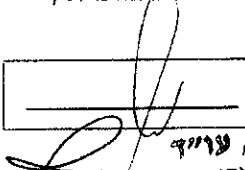
8. **הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין**

8.1. עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. יתרה מזאת, ההסכם צפוי לשפר את יכולתם של הצדדים להציע ללקוחותיהם מגוון של תדירויות ולוח זמנים גמיש ואטרקטיבי, תוך הקטנת עלויות ההתקשרות של הצרכן, ואת יכולת השיווק שלהם.

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 המוצע כל מגבלה לגבי הגדלת ההיצע על ידי מי מהצדדים לו, או כל דרישה אחרת לתיאום מספר טיסות, לוחות זמנים או סוג מטוסים. בקו ת"א-קייב קיימת כיום פעילות ענפה של מתחרים שאינם נמנים על הצדדים להסדר. פעילות זו מספקת ערובה נוספת להמשך קיומה התקין של התחרות.

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

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

תאריך:	10.2.11	שם:	אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ	חתימה וחותמת:	
--------	---------	-----	-------------------------------	---------------	---

עומר שלו, עו"ד  
היועץ המשפטי ומזכיר החברה  
רונן אמיר (א) 052-5331111

