



החלטה בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדרים שבין אל-על נתיבי אוויר לישראל בע"מ וסאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ לבין ישראייר תעופה ותיירות בע"מ וארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ

1. פתח דבר

לפני שתי בקשות לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק"), ביחס לשני הסכמים דומים שנערכו ביום 31.3.2011. ההסכם הראשון, נערך בין אל-על נתיבי אוויר לישראל (להלן: "אל-על") וסאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ (להלן: "סאן-דור") לבין ישראייר תעופה ותיירות בע"מ (להלן: "ישראייר"). ההסכם השני, נערך בין אל-על וסאן דור לבין ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ (להלן: "ארקיע").

עניינם של שני ההסכמים הינו בהסדרי "חכירה רטובה", במסגרתם חוכרות ארקיע וישראייר את מטוסי אל-על, על צוותיהם, ובמקביל נרכשת קיבולת המטוסים על ידי סאן-דור (להלן: "ההסדרים").

להסדרים ניתן פטור ביום 5.12.2011 שהוגבל למשך שנתיים (להלן: "הפטור הקודם"). בשל רצונם של הצדדים להתקשר בהסדר מעבר לתקופה של שישה חודשים כקבוע בסעיף 3(א) לכללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר), התשס"ט-2008 (להלן: "פטור הסוג"), הוגשה בקשת הפטור דנן.

לאחר שבחנתי את ההסדרים ואת הכבילות המצויות בהם, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי עיקרם של ההסדרים אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, כי אין בהם כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרם וכי אינם פוגעים פגיעה של ממש בתחרות בשוק. מטעמים אלו ראויים ההסדרים לפטור לפי סעיף 14 לחוק מהנימוקים שיפורטו להלן.

2. הצדדים וההסדרים

2.1. הצדדים להסדרים

אל-על – חברת התעופה הוותיקה והדומיננטית בישראל, הנחשבת ל"מוביל הלאומי" של מדינת ישראל. אל-על הינה חברה ציבורית¹ המפעילה טיסות סדירות בין ישראל ליעדים במדינות רבות בעולם, באמצעותן מובילה בדרך האוויר נוסעים ומטען (כולל כבודה ודואר). בנוסף, אל-על מפעילה טיסות שכר בינלאומיות באמצעות חברת הבת שלה סאן-דור. אל-על מוכרות כבעלת

¹ בעלי המניות העיקריים בחברה הינם: הציבור (כ- 33.54%), כנפיים אחזקות בע"מ (39.33%), מר פנחס גינובורג (9.75%) ועובדי ומנהלי אל-על (5.94%). שאר בעלי המניות הינם: הפניקס אחזקות בע"מ (3.68%), קבוצת דלק (3.60%), פניקס ק. גמל (0.93%), א.ל. נכסי תעופה בע"מ (2.11%), אקסלנס השקעות בע"מ (0.75%), מוזס בורוביץ (0.37%) תמר עדה (0.37%).

מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשווקי תעופה ליעדים יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי.² כמו כן, לאחרונה הוכרזה אל-על כבעלת מונופולין במתן שירותי אבטחת תעופה בחוץ לארץ.³

ישראיר – הינה חברה פרטית מקבוצת אי.די.בי חברה לאחזקות בע"מ. ישראיר עוסקת, יחד עם חברות קשורות, בשיווק והפעלת טיסות בינלאומיות ופנים ארציות וכן בסיטונאות טיולים מאורגנים, נופשונים ועוד. במסגרת פעילות התעופה של ישראיר, היא מונתה כמוביל נקוב למספר יעדים ביבשת אירופה.

ארקיע – הינה חברת תעופה בבעלות אחזקות ארקיע נתיבי אוויר ושרותי תעופה בע"מ (75%) ותות – תאגיד עובדי תעופה ותיירות בע"מ (25%). ארקיע מפעילה טיסות סדירות וטיסות שכר למגוון יעדים בינלאומיים. כמו כן, מפעילה ארקיע טיסות פנים ארציות ומשווקת טיסות וחבילות נופש בארץ ובחו"ל.

2.2. ההסדרים

כפי שפורט בהרחבה בפטור הקודם, ביום 1.4.2011 בוטל רישיון ההפעלה העצמאי של סאן דור, ומאז ועד היום, נבצר מסאן דור לבצע טיסות שכר או טיסות סדירות בעצמה. אמנם, בהתאם למידע שבפניי, סאן דור פועלת לחידוש רישיון המוביל האווירי שלה, אך מאז ניתן הפטור הקודם הליך מתן הרישיון מתעכב, נתקל בקשיים וטרם הסתיים. משכך, סאן-דור מבקשת, באמצעות ההסדרים דנן, לשמור על קהל לקוחותיה ועל הידע והמוניטין שצברה במהלך שנות פעילותה עד אשר יחודש רישיונה, על-דרך של פעולה כמשווקת שירותי תיירות ונופש, תוך הסתייעות בחברת האם, אל-על.

אולם, הואיל ואל-על נטלה על עצמה התחייבות שלא לבצע טיסות בשבתות ובמועדי ישראל, סאן-דור אינה יכולה להיעזר בשירותיה של אל-על לשם הפעלת טיסות בימים אלה. לשם כך התקשרו אל-על וסאן דור עם ישראיר וארקיע במערכת ההסדרים מושא החלטה זו. על-פי הסדרים אלו, ישראיר וארקיע חוכרות מטוסים של אל-על, על צוותיהם ("חכירה רטובה"), כאשר במקביל נרכשת קיבולת המטוסים הללו על-ידי סאן דור לשם שיווקה לנוסעים. שיווק המושבים לנוסעים על ידי סאן דור כאמור מתבצע תחת קודי הטיסה של ארקיע וישראיר. המדובר אם כן בהסדרים בין חברות תעופה הפועלות באותו ענף, המתחרות זו בזו על נוסעים ליעדים מסוימים.

2.3. השפעת ההסדרים על התחרות

לאחר שבחנתי את ההסדר שוכנעתי כי אין מניעה ממתן פטור כמבוקש. כפי שהוסבר לעיל, מטרת ההסדר היא לאפשר לסאן דור להוסיף ולהפעיל טיסות בשבת, מבלי לפגוע בהתחייבותה של אל-

² הכרזה לפי סעיף 26(א) 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, הונג קונג, בנגקוק ובומביי; 2005 הגבלים עסקיים 5000135.

³ הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ – בעלת מונופולין במתן שירותי אבטחת תעופה בחוץ לארץ; 2012 הגבלים עסקיים 500221.

על להימנע מכך. משכך, ברי כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה. כמו כן, לא מצאתי במצגי הצדדים כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו של ההסדר.

כמו כן, מבדיקת הרשות עולה כי ככל שלהסדרים קיימת השפעה כלשהי על התחרות, המדובר בהשפעה זניחה ביותר: ישראייר וארקיע אינן נוטלות חלק פעיל בתפעול הטיסה למעט ההרשאה שניתנת לסאן-דור לעשות שימוש בקודי הטיסה שלהן. מטוסיהן של ארקיע וישראייר אף אינם מושבתים כתוצאה מההסדרים, וההסדרים אינם מגבילים את ארקיע או ישראייר מלהוסיף ולהפעיל טיסות במקביל לטיסות המופעלות על-ידי סאן-דור. יתרה מכך, ברי כי אלמלא ההסדר, וכל זמן שסאן-דור אינה יכולה מסיבה זו או אחרת להפעיל טיסות, היצע הטיסות המופעלות בשבתות ובמועדי ישראל היה קטן יותר, דבר שעלול היה לפגוע באותם הצרכנים החפצים לטוס בשבתות ובמועדי ישראל. במובן זה, בהסדרים יש דווקא לתרום להיבט התחרותיות בכך שהם מאפשרים לסאן-דור להציע טיסות במהלך שבתות ומועדי ישראל, בנוסף לחברות התעופה שטסות באותם מועדים.

לאור האמור עד כה, הגעתי לכלל המסקנה כי הכבילות שבהסדר אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של שוק המושפע מן ההסדר.

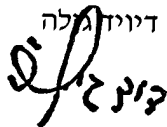
3. סוף דבר

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

תוקף הפטור למשך שנתיים.

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' דיוויד ג'לה



הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, כ"ח כסלו תשע"ד

01 דצמבר 2013