

## 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 הוועדה לפטורים ולמיוזגים, אני מודיע כי ביום א' בטבת התשע"ד (4 בדצמבר 2013) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
9478	שיכון ובינוי מים בע"מ אלקון מרכז מחזור (2003) בע"מ	תניית אי-תחרות	טיוב מי תהום, ניהול משק מים וביוב עירוניים וטיפול בשפכים תעשייתיים

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 בתיק פטור מספר 9478 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' עם ועולמו 4, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

ט"ו בטבת התשע"ד (18 בדצמבר 2013)

(חמ 41-3-1ה)

דיויד גילה

הממונה על ההגבלים העסקיים

<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<sup>1</sup> (להלן – החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיוזגים, אני מודיע כי ביום כ"ח בכסלו התשע"ד (1 בדצמבר 2013), החלטתי על –

(1) מתן פטור מאישור הסדר כובל כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
9393	אל-על נתיבי אויר לישראל בע"מ סאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ ישראיר תעופה ותיירות בע"מ	הסדר חכירה רטובה שבמסגרתו חוכרת ישראיר את מטוסי אל-על וצוותיהם ובמקביל נרכשת קיבולת הטיסה על ידי סאן-דור	טיסות בשבתות ובמועדי ישראל

(2) מתן פטור מאישור הסדר כובל כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
9394	אל-על נתיבי אויר לישראל בע"מ סאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ	הסדר חכירה רטובה שבמסגרתו חוכרת ארקיע את מטוסי אל-על וצוותיהם ובמקביל נרכשת קיבולת הטיסה על ידי סאן-דור	טיסות בשבתות ובמועדי ישראל

תוקפם של הפטורים לעיל מוגבל למשך שנתיים.

החלטתי מתבססת על כך שאין בכבילות שבהסדרים לעיל כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות, עיקרם של ההסדרים אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ואין בהם כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרם.

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 בתיקי פטור מס' 9393 ו-9394, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' עם ועולמו 4, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

ה' בשבט התשע"ד (6 בינואר 2014)

(חמ 41-3-1ה)

דיויד גילה

הממונה על ההגבלים העסקיים

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



ירושלים, כ"ח כסלו, תשע"ד

1 דצמבר, 2013

פטור: 9393

9394

בפקס: 03-6103111

לכבוד

עו"ד מיכל הלפרין

מיתר ליקוורניק גבע לשם טל, משרד עורכי דין

דרך אבא הלל סילבר 16

רמת גן 52506

**הנדון: החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל בין:**

**אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ - ארקיע קווי תעופה ישראלים בע"מ**

**אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ - ישראייר תעופה ותיירות בע"מ**

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



**החלטה בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדרים שבין אל-על נתיבי אוויר לישראל בע"מ וסאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ לבין ישראיר 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 ישראיר תעופה ותיירות בע"מ (להלן: "ישראיר"). 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 וישראיר 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 ציבורית<sup>1</sup> 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 מוכרזת כבעלת

<sup>1</sup> בעלי המניות העיקריים בחברה הינם: הציבור (כ- 33.54%), כנפיים אחזקות בע"מ (39.33%), מר פנחס גינזבורג (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 תמר עדה (0.37%).



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

**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 ובחול.

## 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 ("יחכירה רטובה"), כאשר במקביל, נרכשת קיבולת המטוסים הללו על-ידי סאן דור לשם שיווק לנסעים. שיווק המושבים לנסעים 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.

## 2.2. 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-

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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. מטוסייהן 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'ורג'ס

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, כ"ח כסלו תשע"ד

01 דצמבר 2013



## **הועדה לפטורים ולמיזוגים**

### **המלצות**

**מועד הדיון: 6 בנובמבר 2013**

**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
9427	רפאל מערכות לחימה מתקדמות בע"מ Kearfott Corporation Ltd אל סיאלו בע"מ
9442	Microsoft International Holdings BV Nokia International Oy
9444	TTI, inc. ריי-קיו בע"מ
9447	מלונות פתאל בע"מ נ.י. אשקלון בע"מ

### **החלטה**

חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשות המיזוג על סמך חוות הדעת הכלכלית.

### **בקשות פטור**

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

מס' תיק	הצדדים להסדר
9393	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ
9394	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ישראייר תעופה ותיירות בע"מ
9454	פיליפ מוריס בע"מ י.ס. סיגריות בע"מ

### **החלטה**

חברי הועדה ממליצים ליתן פטור בבקשות הנ"ל על סמך טיוטות הפטור ועמדתה של המחלקה המשפטית.

**בקשה לתיקון תנאי פטור**

בפני חברי הועדה הוצגו בקשה לתיקון תנאי פטור וטיוטת תיקון פטור של המחלקה המשפטית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים לפטור
8833	שופרסל בע"מ ספקי שופרסל בע"מ מגה קמעונאות בע"מ ספקי מגה בע"מ

**החלטה**

חברי הועדה ממליצים לתקן את תנאי הפטור על סמך טיוטת הפטור של המחלקה המשפטית.

חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988  
**בקשת פטור מאישור הסדר כובל**

בהתאם לסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988 ("חוק ההגבלים העסקיים" או "החוק"), מוגשת בזה בקשה לפטור מאישור בית הדין, להסדר הכובל שפרטיו, כדלקמן:

**1. הצד להסדר המבקש את הפטור -**

**1.1 שם:** אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("אל-על"), חברת התעופה הלאומית של ישראל. עיקר פעילותה של אל-על בהובלת נוסעים ומטען, כולל כבודה ודואר, בטיסות סדירות בין ישראל למדינות חוץ. עוד עוסקת אל-על בהפעלת טיסות פנים ארציות לאילת וממנה, בהחכרת ציוד טיסה ומטוסים, במכירת מוצרים פטורי מכס, במתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים של חברות אחרות בנמל התעופה בן גוריון וכן בפעילויות נלוות לתעופה, שהעיקריות שבהן הן ייצור ואספקת מזון בעיקר למטוסיה, מכירת שירותי תיירות וכן שיווק טיסות שכר. פעילויות נלוות אלה מתבצעות באמצעות חברות בנות וקשורות. יצוין כי עד חודש אפריל 2011 עסקה אל-על בהובלת נוסעים בטיסות שכר באמצעות סאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ (חברה בת בבעלותה המלאה של אל-על) ("סאן-דור").

**1.2 מען:** נמל התעופה בן גוריון, ת.ד. 41, מיקוד 7015001.

**מען למסירת מכתבים:** עו"ד מיכל הלפרין, עו"ד ליאת הרצקה, עו"ד יצחק ברקוביץ, משרד מיתר ליקוורניק גבע לשם טל, משרד עורכי דין, דרך אבא הלל סילבר 16 (בית עורק), רמת גן 52506; טל: 03-6103100, פקס: 03-6103111.

**2. הצדדים האחרים להסדר -**

**2.1 שם:** ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ ("ארקיע") היא חברת תעופה המפעילה טיסות סדירות וטיסות שכר למגוון יעדים בחו"ל. כמו כן מפעילה ארקיע טיסות פנים ארציות, ומשווקת טיסות וחבילות נופש בארץ ובחו"ל.

**2.2 מען:** שדה דב, תל אביב 61392.

**3. צורת ההסדר** ☒ בעל פה, ☒ בכתב. הסכם המסגרת וכתבי הארכה ותיקון ההסכם הם בכתב, אולם ההסכמה להמשיך את התקשרות הצדדים היא בעל פה.

**4. נעשה ההסדר בכתב - תיאור המסמכים הקובעים את ההסכם ואלה הנוגעים לו:**

**4.1** ביום 24 ביולי 2011 פנו אל-על וארקיע ("הצדדים") אל הממונה על הגבלים עסקיים ("הממונה") כדי שזה יפטור אותם מן החובה להגיש בקשה לאישור הסדר כובל בבית הדין להגבלים עסקיים בשל הסכם חכירה רטובה בין אל-על לבין ארקיע מיום 31 במרץ 2011 (העתק הבקשה מצורף בזאת כנספח א' לבקשה זאת ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה) ("בקשת פטור 2011"). במסגרת בקשת פטור 2011, הצדדים פרטו באופן מקיף את המסגרת ההסכמית, שכבר פקעה, ובגינה הוגשה בקשת הפטור 2011. לעניין זה ראה סעיפים 4.1-4.5 לבקשת פטור 2011.



4.2. כתבי הארכה ותיקון 4-1<sup>1</sup> להסכם חכירה רטובה בין אל-על לארקיע שנערך ונחתם ביום 31 למרץ 2011 (העתק כתבי הארכה ותיקון מצורפים בזאת כנספח ב' לבקשה זאת ומהווים חלק בלתי נפרד הימנה). נבהיר, כי בקשת הפטור דנן אינה מוגשת בגין כתבי הארכה ותיקון 4-1 להסכם החכירה, שכן ביצועם יתרחש במסגרת השנתיים שבהן עמד בתוקף הפטור הקודם שניתן מאת הממונה ביום 5 בדצמבר 2011 ("פטור 2011")<sup>2</sup>.

#### 5. הנכס או השירות נושא ההסדר

5.1. חכירה רטובה של מטוסי אל-על על ידי ארקיע ורכישת הקיבולת של המטוסים המוחכרים לארקיע על ידי סאן-דור.

#### 6. מהות הכבילה ופרטים עליה

6.1. ביום 31 במרץ 2011 נחתם בין אל-על לבין ארקיע הסכם חכירה רטובה של מטוסי אל-על על ידי ארקיע לצורך ביצוע טיסות בשבתות וחגים. הסכם זה הוארך מעת לעת על ידי הצדדים - כאמור בנספח ב' לבקשת הפטור דנן. הסכם זה חוסה תחת סעיף 3(א) לכללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר), תשס"ט-2008 ("פטור הסוג") וכתבי הארכה ותיקון ההסכם 4-1 חוסים בגדר התקופה המנויה בפטור 2011.

6.2. בשל רצונם של הצדדים להאריך את הסכם החכירה הרטובה מעת לעת לפי הצרכים של אל-על וסאן-דור לצורך ביצוע טיסות בשבתות וחגים, וזאת מעבר לתקופה של שישה חודשים המוגדרת בסעיף 3(א)(1) לפטור הסוג כתקופה החוסה תחת פטור הסוג ומעבר לתקופה המנויה בפטור 2011 - מוגשת בקשת הפטור דנן.

#### 7. תקופת ההסדר הכובל

7.1. תקופת כל הסכם נקבעת על פי הטיסות הרלבנטיות לאותו הסכם המפורטות במסגרתו. כך למשל, כתב הארכה ותיקון מס' 4, מתייחס לתקופה החל מיום 27 באוקטובר 2012 עד 4 באוקטובר 2013 (על פי נספח א' לאותו הסכם). על כן, ניתן להגדיר את תקופת ההסדר הכובל כתקופות קצובות אשר יוארכו מעת לעת על ידי הצדדים. עם זאת, הסדרים אלה יופסקו לאחר שיחודש רישיון ההפעלה המבצעי של סאן-דור או לאחר שיוחלט על מסגרת פעילותה העתידית של סאן-דור, הכל כמפורט להלן.

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

##### רקע על הצדדים להסדר

8.1. כאמור, ביום 31 למרץ 2011 התקשרו הצדדים בהסכם חכירה רטובה. בשל העובדה שהצדדים היו מעוניינים להאריך את הסכם החכירה הרטובה מעת לעת, על פי צרכיהם המשתנים, פנו הם אל הממונה ביום 24 ביולי 2011 כדי שזה יפטור אותם מן החובה לפנות אל בית הדין בבקשה לאישור הסדר כובל. הממונה העניק את הפטור המבוקש בבקשת פטור 2011 ביום 5 בדצמבר 2011, הפטור ניתן למשך שנתיים.<sup>3</sup>

8.2. כעת, משפטור 2011 עתיד לפקוע, מבקשים הצדדים להאריך את הפטור שניתן מאת הממונה.

<sup>1</sup> כתב הארכה ותיקון מספר 1 - נחתם ביום 11 באפריל 2011; כתב הארכה ותיקון מספר 2 - נחתם ביום 30 במאי 2011; כתב הארכה ותיקון מספר 3 - מיום 2 במאי 2012; וכתב הארכה ותיקון מספר 4 - מיום 14 במרץ 2013.

<sup>2</sup> בשל רצונם של הצדדים להמשיך ולהתקשר במסגרת הסכמי הארכה אד-הוק לאחר דצמבר 2013, עת יפקע פטור 2011, מוגשת בקשת הפטור דנן. יובהר כי הסכמי התיקון וההארכה האמורים נערכים ונחתמים לעיתים לפי צורך ספציפי ולכן עובר להגשת הפטור דנן אין הסכם הארכה ותיקון נוסף בין הצדדים אשר חורג מגדרי פטור 2011.

<sup>3</sup> החלטה בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל בין : אל-על נתיבי אוויר לישראל בע"מ וסאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ ובין ישראיר תעופה ותיירות בע"מ וארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ, 2011 הגבלים עסקיים 5001878.

### הנסיבות המצדיקות הענקת הפטור

- 8.3. הנסיבות וההנמקות שהצדיקו את מתן הפטור בבקשת פטור 2011 יפות הן לענייננו אנו ואף פורטו בהרחבה על ידי הצדדים בבקשת פטור 2011. לכן, נפנה בהקשר זה לסעיפים 8.1-8.20 לבקשת פטור 2011 (**נספח א'** לבקשת פטור זאת).
- 8.4. אף הממונה, בהעניקו את פטור 2011, קיבל את עמדת הצדדים וסבר כי השפעת ההסדר על התחרות זניחה ביותר. הממונה אף סבר כי בהסדר גלומים יתרונות תחרותיים כגון הגדלת היצע הטיסות המופעלות בשבתות ובמועדי ישראל לצרכנים החפצים בשירותים אלו.
- 8.5. מאז ניתן פטור 2011 לא חל כל שינוי לרעה בנסיבות ובמצב התחרות בשוק התעופה האזרחית בישראל, אשר מביא לשינוי הניתוח התחרותי בגינו אישר הממונה את בקשת הפטור הקודמת. נהפוך הוא, בימים אלו אנו נמצאים על סף כניסתו לתוקף של הסכם "שמיים פתוחים" עם האיחוד האירופי, אשר עשוי לשנות באופן דרמטי את המצב התחרותי בשוק התעופה האזרחית בישראל עם כניסת מובילים אוויריים חדשים לפעילות בישראל. דהיינו, אם הממונה לא ראה פגיעה תחרותית בהסכם החכירה הרטובה בפטור שנתן בשנת 2011, מקל וחומר שעם שינוי המצב התחרותי לטובה יש לחדש את הפטור שניתן לצדדים.
- 8.6. במשך קרוב לשנתיים שחלפו מאז ניתן פטור 2011 על ידי הממונה, פעלה סאן-דור, בשיתוף עם אל-על, על מנת לזכות מחדש ברישיון הפעלה מבצעי. מאז ועד היום מתעכב קידום הליך מתן רישיון ההפעלה המבצעי לסאן-דור בעיקר בשל רצונה של רשות התעופה האזרחית ("רת"א") "לרשיון" מחדש את חברות אל-על וק.א.ל קווי אוויר למטען בע"מ ("ק.א.ל"), עוד בטרם הליך הרישיון מחדש של סאן-דור. הצורך והעדיפות הניתנת על ידי רת"א לרישיון מחדש של אל על וק.א.ל נובע מרצונה של רת"א לעמוד בדרישות רשות התעופה האמריקאית, אשר זה מקרוב החזירה את דירוג הבטיחות של ישראל מקטגוריה 2 לקטגוריה 1. תנאי לעמידתה של ישראל בתנאי קטגוריה 1 של רשות התעופה האמריקאית הוא רישיון מחדש של חברות התעופה הישראליות בהתאם לדיני התעופה החדשים שאומצו במדינת ישראל. בהקשר זה מדיניותה של רת"א היא להעניק עדיפות לחברות התעופה המפעילות טיסות לארצות הברית על פני חברות תעופה ישראליות שאינן טסות ליעדים אלה. מצורפות בזאת חלק מן ההתכתבויות השונות של סאן-דור עם רת"א **כנספח ג'** לבקשה זאת.
- 8.7. חלק מן העיכוב בהליך הרישיון מחדש לחברת סאן-דור נבע מתיקון תקנות הטיס, אשר נכנס לתוקפו באופן **חלקי** במהלך חודש מרץ 2012. התיקון המהותי לתקנות הטיס, אשר בסיומו תוכל רת"א להעניק מחדש את רישיון הטיסה לחברות אל-על וק.א.ל, טרם נסתיים. על התארכות הליך התקנת התקנות ניתן ללמוד, בין היתר, מן העובדה שבמהלך חודש אוקטובר 2012 שלחה אל-על את הערותיה לטיטות תיקון תקנות הטיס שפרסמה רת"א והערותיה של אל-על זכו להתייחסות עניינית מצידה של רת"א במהלך חודש מאי 2013. נציין כי רת"א מקדמת את סיום הליך התקנת תקנות הטיס החדשות, אולם מדובר על מאות סעיפי תקנות, אשר תיקונם אורך זמן רב.
- 8.8. במקביל, החלה רת"א בהליך "רישיון" מחדש של אל-על, הליך שהחל במהלך חודש ינואר 2013 ונכון למועד הגשת בקשה זאת אין בידי אל-על לדעת האם ההליך צפוי להסתיים עד תום השנה הקרובה, עת יפקע פטור 2011. זאת, בעיקר משום שכאמור לעיל, רת"א טרם סיימה להתקין את תקנות הטיס, שכניסתן לתוקף הוא תנאי לסיום הליך ה"רישיון" מחדש של אל-על. בהקשר זה נפנה אל הערת שוליים מספר 1 בכריכה של טיוטת תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) נוסח משולב לצרכי תחילת הליך רישוי מחדש חברות אל על וק.א.ל מיום 26 ביוני 2012 (העתק הכריכה של טיוטת תקנות הטיס מצורף בזאת **כנספח ד'**

לבקשה זאת ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה). למיטב ידיעתן של אל-על וסאן-דור, הליך הרישיון מחדש של ק.א.ל טרם החל.

8.9. מחמת העיכוב בהליך חידוש רישיון ההפעלה המבצעי של סאן דור, ובשל המגמות וההתפתחויות הנוצרות בסביבת הפעילות העסקית-כלכלית של אל-על בענף התעופה הבינלאומי, שוקדת אל-על על גיבוש אסטרטגיה עסקית חדשה לטווח הבינוני ולטווח הארוך. התכנית האסטרטגית החדשה אמורה לבטא את היעדים של אל-על לשנים הבאות, תוך התאמת המצב הקיים להתפתחויות בשווקים העולמיים ובענף התעופה הבינלאומי. במסגרת התכנית האסטרטגית החדשה בוחנת אל-על את שינוי מודל הפעולה שלה. אל-על תפעל להתאים בנתיבים קצרי הטווח (Short Haul) את מבנה העלויות בהתבסס בעיקר על צי מטוסים צרי-גוף בתצורה יעילה יותר, ובנתיבים ארוכי הטווח (Long Haul) תמשיך אל-על לפעול במודל הפעילות הקיים.<sup>4</sup> בהתאם לאמור, דירקטוריון אל-על אישר את תחילת הפעילות במתכונת Short Haul באמצעות 4 מטוסים מדגם 737-800, ביעדים אשר ייקבעו על ידי הנהלת אל-על, ולא יאוחר מלוח זמני עונת הקיץ של יאט"א (האיגוד הבינלאומי לתובלה אווירית) לשנת 2014.<sup>5</sup> לאסטרטגיה העסקית החדשה של אל-על עשויות להיות השלכות גם על מתכונת העבודה של סאן-דור.

8.10. סאן-דור, אם כן, נאלצת להמתין לתורה בהליך חידוש הרישיון על ידי רת"א ובד בבד שוקלת אל-על את אסטרטגיית הפעולה שלה לשנים הקרובות ואת מקומה של סאן-דור בדפוס הפעילות האמור. עם זאת, לשם שימור אפשרות המשך פעילותה בעתיד כחברת תעופה עצמאית, שימור המוניטין שלה ובסיס הלקוחות הקיימים, כמו גם שימור פעילות השכר של קבוצת אל-על, נדרשת סאן-דור להמשיך ולפעול באמצעות מערכת ההסכמים נשוא בקשה זאת, קרי חכירת מטוסים על ידי ארקיע ורכישת קיבולת המטוסים הללו מארקיע לשם מכירתם ללקוחותיה. על כן, מבקשת סאן-דור את הארכת הפטור הקיים לתקופה נוספת.

8.11. בשל כל הטעמים שפורטו בהרחבה בבקשת פטור 2011 ובבקשת הפטור דנן, נובע כי מן הראוי שההסדר המתואר בבקשות כאמור, יאושר בשנית על ידי הממונה בהתאם לסעיף 14 לחוק.

העתקי המסמכים המתוארים בסעיפים 4 ו-8 מצורפים בזה.

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

תאריך 2.9.13 שם : אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ \_ חתימה וחותמת \_\_\_\_\_

**דוד מימון**  
סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים  
**אל-על**

<sup>4</sup> מתוך הדו"ח השנתי לשנת 2012 של חברת אל על נתיבי אוויר בע"מ, עמוד א-87.

<sup>5</sup> מתוך הדו"ח של הרבעון הראשון של שנת 2013 של חברת אל על נתיבי אוויר בע"מ, עמוד א-8.