



ירושלים, ד' כסלו, תשע"ד
7 נובמבר, 2013

פטור: 9268

בפקס: 03-5660974

לכבוד
מר חגי דורון, עו"ד
ש. הורביץ ושות'
אחד העם 31
ת"ד 2499
תל אביב 6520204

הנדון: החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל בין :
IATA-International Air Transport Association – BSP

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

בדבר מתן פטור מאישור בית הדין להסדר כובל שצדדים לו ארגון התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association) וחברות תעופה

בעניין תכנית ה-BSP (Billing and Settlement Plan)

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") וחברות התעופה. להסדר האמור ניתן פטור בתנאים ביום 14.11.2010¹ (להלן: "הפטור הקודם"). תוקפו של הפטור הקודם הותנה בשורה של תנאים והוגבל לשלוש שנים. תוקף הפטור הקודם עומד לפוג ביום 14.11.2013, ומכאן הבקשה שבפניי.

עניינו של ההסדר, התקנה ושימוש של מערכת סליקה מרכזית ממוחשבת, המסדירה את הליכי הדיווח, ההתחשבות והתשלום בין סוכני הנסיעות מורשי יאט"א, ובין חברות התעופה שהצטרפו להסדר, באמצעות "תכנית ה-BSP" (להלן: "תכנית ה-BSP", "התכנית" או "המערכת").

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתו האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיוזגים, שוכנעתי כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, כי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו וכי אינו פוגע פגיעה של ממש בתחרות בשוק. מטעמים אלו ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק, בכפוף לתנאים המנויים בסיפא להחלטתי ומהנימוקים שיפורטו להלן.

2. ההסדר

תיאורו של ההסדר, פועלם של הצדדים לו, ההיסטוריה שמלווה אותו והנימוקים בגינם נמצא כי ההסדר ראוי לפטור בתנאים, תוארו בהרחבה בפטור הקודם וכן בפטור שקדם לו.² כפי שפורט בפטור הקודם, בהסדר גלומים יתרונות רבים. ההסדר מאפשר לחברות התעופה הקמת מערך דיווח, התחשבות, סליקה ותשלום ממוחשבים, של חיובים הנובעים מעסקאות שבוצעו בין סוכני נסיעות מורשי יאט"א לבין חברות התעופה החברות בתכנית ה-BSP בישראל. באמצעות התכנית, מדווחות פעולות הסוכנים אוטומטית באמצעות ממשק בין מערכות הזמנת הכרטיסים השונות – Global Distribution Systems (להלן: "GDS"),³ חלף הליכי התחשבות ודיווח פרטניים של כל

¹ החלטה בדבר מתן פטור בתנאים מאישור הסדר כובל להסדר בין ארגון התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association) לבין חברות התעופה 2010, "הגבלים עסקיים" 5001686.

² החלטה בדבר מתן פטור בתנאים מאישור הסדר כובל להסדר בין ארגון התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association) לבין חברות התעופה 2000, "הגבלים עסקיים" 3008741.

³ מערכת הפצה גלובלית (GDS) היא רשת המאפשרת ביצוע עסקאות אוטומטיות בזמן אמת בין ספקים וסוכני נסיעות בתחום הנסיעות והתיירות. בעולם קיימות שלוש מערכות הפצה גלובליות GDS אשר מקשרות באמצעות

סוכן וסוכן מול כל אחת מחברות התעופה. הסליקה נעשית באמצעות בנק סולק אליו מעביר כל סוכן את התשלום אותו הוא חב לכלל חברות התעופה במרוכז, והבנק הסולק משלם במרוכז לכל חברת תעופה את הסכום המגיע לה מכלל הסוכנים שרכשו ממנה כרטיסי טיסה. בכך, תכנית ה-BSP נועדה ליעל את סדרי הדיווח וההתחשבות בין סוכני הנסיעות מורשי יאטי"א, ובין כל אחת מחברות התעופה החברות בתכנית. לאור זאת, שוכנעתי כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה.

בצד יתרונותיו והיעילות הגלומה בו, ההסדר מקים חששות תחרותיים הקשורים ביכולת של חברות התעופה החברות בתכנית להפעיל כוח שוק מצרפי כלפי סוכני הנסיעות, אשר השימוש במערכת הינו תנאי לקיום עבודתם השוטפת, וכן כלפי חברות תעופה מתחרות אשר אינן חברות בתכנית על-ידי חסימתן מפני סוכני הנסיעות המשתמשים בתכנית. חשש נוסף, קשור בעצם השימוש במערכת ככלי להידברות ולקיומו של שולחן משותף להעברת מידע עסקי בין חברות התעופה. לחששות אלו ניתן מענה באמצעות תיחום שיתוף הפעולה של חברות התעופה בתכנית ה-BSP והכפפתו לתנאים שנקבעו בפטור הקודם. כך, החשש מפני ניצול כוחן המצרפי של חברות התעופה הופג באמצעות תנאי המחייב את יאטי"א במתן זכות שימוש בתכנית הבסיסית בחינם; תנאי המגביל את יאטי"א מלנתק סוכן מהמערכת במצבים של טעות שאינה תלויה בסוכן; פתיחת המערכת באופן שווה לכלל חברות התעופה העושות שימוש במערכת ה-GDS ועוד.⁴

במסגרת הבקשה שבפניי, ביקשה יאטי"א כי במסגרת תנאי ההחלטה דנן יינתן מענה לסוגיה שמעורר סעיף 8 לתנאי הפטור הקודם, בנוגע לתחולתו באותם מצבים בהם חברות תעופה החברות בתכנית ה-BSP קרסו, פשטו רגל והושעו מחברות בתכנית. להלן אמקד את הדיון בסוגיה זו.

3. השעיית חברת תעופה מתכנית ה-BSP

סעיף 8 לתנאי הפטור הקודם מעניק בידי סוכן הנסיעות אפשרות לקזז מסך התשלום החודשי אותו הוא נדרש לשלם באמצעות תכנית ה-BSP, סכומים בהם חויב במהלך החודש השוטף (סעיף 8א) או במהלך החודש שקדם לו (סעיף 8ב), ושעליהם הוא חולק (להלן: "הסכומים שבמחלוקת"). ככלל, הסכומים שבמחלוקת יכול שיהיו ספציפיים וינבעו מסכום בו חוייב הסוכן על-ידי חברת תעופה ספציפית, ויכול שיהיו כלליים וינבעו מסכום בו חוייב הסוכן לטובת המערכת עצמה, ושאינם מיוחסים לחברת תעופה ספציפית.

הטעם שעמד בבסיס מתן אפשרות קיזוז בידי סוכן הנסיעות ביחס לסכומים עליהם הוא חולק, קשור בעובדה שבמסגרת התכנית, פיגור או חוסר תשלום של סוכן נסיעות - נזקף לחובתו כלפי כלל חברות התעופה להן נדרש סוכן הנסיעות לשלם באותו חודש. זקיפת החוב כלפי כלל חברות התעופה הפעילות בתכנית, עלולה להוביל לניתוק סוכן הנסיעות מהתכנית והפסקת עבודתו אל מול כלל חברות התעופה המשתתפות בתכנית בישראל. במצב דברים זה, נוצר איום ממשי לניתוק הסוכן מן המערכת בגין כל חסר בסכום המועבר על ידו באמצעות התכנית. איום זה מקים כוח

המערכת בין חברות תעופה, סוכני נסיעות ונותני שירותים נלווים כגון בתי מלון, חברות השכרת רכב, ופעילויות שונות.

⁴ ר' סעיף 4 לפטור הקודם, הי"ש 1 לעיל.

שוק מצרפי בידי חברות התעופה, אשר עשוי להוביל לכך שרתיעתו של סוכן הנסיעות מלהסתכסך עם כלל חברות התעופה תוביל אותו לשלם לחברת תעופה מסוימת ככל טענותיה, גם במקרים בהם הסכום בו חוייב סוכן הנסיעות אינו מוצדק.

על מנת להפיג את החשש הכרוך באיום בדבר ניתוק סוכן הנסיעות מהתכנית במקרה של מחלוקת פרטנית בינו לבין חברת תעופה ספציפית או במקרה של מחלוקת בינו לבין מערכת ה-BSP, מאפשר סעיף 8(א) לסוכן הנסיעות לקזז את הסכום השנתי במחלוקת ביחס למועד החיוב הקרוב, באופן בו אותו סכום לא ייחשב כחוב במסגרת התכנית, אלא יטופל ישירות מול חברת התעופה הספציפית או לחלופין יבורר מול יאט"א. בדרך זו, סכום הקיזוז מיוחס למחלוקת פרטנית מול הגורם הרלוונטי ואינו נזקף לחובת סוכן הנסיעות כלפי כלל חברות התעופה החברות בתכנית. סעיף 8(ב) לתנאי הפטור הקודם מעניק בידי סוכן הנסיעות אפשרות קיזוז גם ביחס לחיוב שחיבה חברת תעופה, שהמועד לתשלומו חל בחודש הקודם.

מאז ניתן הפטור הקודם, אירעו מספר מקרים בהם חברות תעופה פשטו רגל, הושעו מתכנית ה-BSP והפסיקו את פעילותן במסגרתה. במקרים אלה, יישום סעיף 8 לתנאי הפטור הקודם בנוגע לסכומים שבמחלוקת בין סוכני הנסיעות לבין חברת התעופה שהושעתה מן התכנית מקים קושי ממשי, שכן, עם השעיית חברת התעופה פושטת הרגל מן המערכת, סכום הקיזוז המבוצע על ידי סוכן הנסיעות, המיוחס למחלוקת עם אותה חברת תעופה פושטת רגל, מוטל בפועל על כתפיהן של כלל חברות התעופה האחרות החברות בתכנית ה-BSP.

במסגרת בירור הבקשה לפטור שבפניי, נשמעה עמדת התאחדות סוכני הנסיעות, אשר התנגדה לשלילת זכות הקיזוז של סוכני הנסיעות ביחס לסכומים שבמחלוקת עם חברת תעופה שפשטה רגל והושעתה מהתכנית. זאת, בין היתר, בנימוק לפיו יש לאפשר לסוכני הנסיעות לגרוע כ"דמי מחלוקת" כספים שנגבו באמצעות תכנית ה-BSP ואשר לא ניתנה תמורה בעדם, וכי כספים אלה יהיו למעשה באחריות התכנית. כמו כן, סבורה התאחדות סוכני הנסיעות כי על חברות התעופה החברות בתכנית, בהיותן הנהנות המרכזיות מן ההסדר, לפעול להסדרת כל הנדרש לאפקטיביות ההסדר. לטענת התאחדות סוכני הנסיעות, מטרת הקיזוז הינה להשיב לצרכנים את כספם נוכח כשל התמורה במקרה של חברת תעופה פושטת רגל, וכי ביטול זכות הקיזוז במקרים בהם חברת תעופה מושעת מהתכנית משמעה הותרת סוכן הנסיעות להתמודד לבדו מול חברת התעופה הקורסת, על כל הקשיים הכרוכים בכך.

אולם, סעיף 8 לתנאים, על תתי סעיפיו, לא נועד להסדיר את היחסים המסחריים בין סוכני הנסיעות לבין חברות התעופה, אלא כאמור, הוא נועד להפיג את החשש שמא קיומה של מחלוקת בין סוכן נסיעות לבין חברת תעופה מסוימת תוביל להפעלת כוח שוק מצרפית של חברות התעופה כנגד סוכן נסיעות בודד, על ידי ניתוקו מהתכנית. הרציונל העומד בבסיס סעיף 8 אינו מתקיים במצב בו חברת תעופה הושעתה מפעילותה בתכנית ה-BSP. במצב עסקים רגיל, הקיזוז מאפשר לסוכן הנסיעות לשייך את החסר בתשלום לגורם ספציפי, עמו קיימת מחלוקת, מבלי לפגוע בסכומים המגיעים ממנו ליתר חברות התעופה. מכאן גם נובעת ההצדקה להגביל את התכנית מלנתק את סוכן הנסיעות במקרים מעין אלו, על פי סעיף 6 לתנאי הפטור הקודם. לעומת זאת, מתן אפשרות בידי סוכני הנסיעות לקזז בדיעבד סכומים המיוחסים לחברת תעופה לאחר שכבר הפסיקה את פעילותה והושעתה מהתוכנית, עלול ליצור נטל כספי כבד על כתפי חברות התעופה

הנזירות המשתתפות בתכנית, הגם שאין להן כל חלק או מעורבות בחיובים שמכוחם סוכני הנסיעות מבקשים לבצע את הקיזוז. מאליו מובן, כי זכות הקיזוז לא נועדה להקנות בידי סוכני הנסיעות זכויות יתר בהליך פירוקה של חברת תעופה הנמצאת בהליכי חדלות פירעון.

לאור האמור עד כה, ולאחר ששמעתי את עמדת התאחדות סוכני הנסיעות בישראל, הגעתי לכלל מסקנה כי יש להוסיף תנאי לתנאי הפטור הקודם המבהיר, כי במצבים בהם חברת תעופה מושעת מהתכנית בשל קשיים פיננסיים, אין לאפשר לסוכני הנסיעות לקזז סכום שנוי במחלוקת המיוחס לאותה חברת תעופה, ובמקביל לכך, אין לחייב את סוכן הנסיעות לשלם את הסכומים אותם הוא חייב לאותה חברת תעופה באמצעות התכנית. נושא זה מוסדר במסגרת פרק ו' לתנאי החלטתי זו.

נוסף על האמור לעיל, הגעתי לכלל מסקנה כי סעיף 10(א) לתנאי הפטור הקודם, המחייב את יאט"א לקיים תיעוד של כל חריגה, ניתוק או חיבור שנעשו בקשר עם סוכן נסיעות, ולהעמיד תיעוד זה לעיונו של הממונה תוך 7 ימים מיום שתבקש לעשות כן, מספק מענה ממצה באופן המייתר את החובה החלה על יאט"א על פי סעיף 10(ב) לתנאי הפטור הקודם, להעביר לממונה תיעוד בקשר עם ניתוקים של סוכני נסיעות, שלא מיוזמתם, מיד עם ביצועם. משכך, ראיתי לנכון לבטל את סעיף 10(ב) לתנאי הפטור הקודם, ולהותיר על כנו את סעיף 10(א) לתנאי הפטור הקודם, הוא סעיף 11 לתנאי פטור זה.

4. סוף דבר

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

5. התנאים

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;

"סוכן נסיעות מורשה יאט"א": סוכן נסיעות שעמד בהליך הבדיקה והאישור של יאט"א, על פי הקריטריונים הקבועים על ידה;

"התכנית": תכנית המנוהלת ע"י יאט"א, ומאפשרת את ביצועם של הליכי דיווח, התחשבות, סליקה או תשלום, לרבות כרטוס נייטרלי, בין סוכני נסיעות לבין חברות תעופה;

"דמי חיבור": כל תשלום, לרבות הוצאה, דמי הרשמה, דמי טיפול, דמי מנוי, דמי שימוש, וכל כיוצא בזה, בכסף או בשווה כסף;

"שימוש": ביצוע פעולות באמצעות התכנית, ובכללן דיווח, התחשבות, סליקה או תשלום, כרטוס נייטרלי, ריכוז חיובים וזיכויים והעברת הפירוט בדבר חיובים וזיכויים לגורם שבחובה או בזכות;

"חיבור": צירוף לתכנית, בין היתר על ידי מתן גישה לתכנית, לרבות שימוש בתכנית לאחר צירוף כאמור;

"ניתוק": שלילת השימוש בתכנית, לרבות מניעה בדרך כלשהי של השימוש בתכנית, חסימה, צמצום, פגיעה, הגבלה או התנאת השימוש בתנאי שתוצאתו דומה לאלו, שלילת הגישה לתוכנית 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 להזמין כרטיס טיסה או להפיקו, לרבות באמצעות מערכת הזמנת כרטיסים (GDS), וכל דרך אחרת שתוצאתה צמצום יכולת העבודה השוטפת עם התכנית;

"חריגה": Irregularity או Default כהגדרתם בתקנה 832 לתקנות יאט"א;

"שער ההמרה": השער שנקבע לצורך ביצוע המרות מטבע מדולר אמריקאי לשקלים חדשים בגין עסקות שישולקו במסגרת התכנית;

"תקנות יאט"א": IATA Resolutions כנוסחן בגרסה 33 לתקנות יאט"א, מיום 1 ביוני 2012;

ב. חובה לאפשר חיבור לתכנית

3. יאט"א תאפשר לכל סוכן נסיעות מורשה יאט"א בישראל ולכל חברת תעופה המנהלת את פעילות הפצת כרטיסי הטיסה לטיסותיה באמצעות מערכת הפצה בינלאומית (GDS) וביחס לפעילות זו, המבקשים זאת, להתחבר לתכנית. יאט"א לא תפלה בין סוכני נסיעות או בין חברות תעופה בחיבורם לתכנית.

4. א. יאט"א לא תגבה דמי חיבור כלשהם עבור החיבור לתכנית. אין באמור בס"ק זה למנוע מיאט"א לדרוש מסוכן נסיעות להתחבר על חשבונן למערכת GDS.

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

ג. איסור על שיתוף או העברה של מידע

5. א. יאט"א לא תעביר לסוכן נסיעות 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 או לסוכן נסיעות בנוגע לעסקה שהם צד לה או לפעילותם הם. אין בתנאי זה כדי לאסור העברת מידע הנושא אופי סטטיסטי-כללי ואיננו מתייחס לסוכן נסיעות 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 נסיעות או תנאיה. אין באמור בס"ק זה לאסור העברת מידע על ידי יאט"א בנוגע להליך הבדיקה והאישור של הסוכן.

ד. הגבלת ניתוק מהתכנית

6. א. יאט"א לא תנתק סוכן נסיעות מהתכנית, אם במועד התשלום, בחשבון הבנק ממנו יבוצע התשלום על ידי סוכן הנסיעות, מצוי הסכום לפירעון. מלא של התשלום, וסוכן הנסיעות עשה את הפעולות הנדרשות על מנת לשלם את החוב במלואו ובמועדו, אולם כתוצאה מנסיבות חיצוניות, שאינן בשליטת סוכן הנסיעות, לרבות טעות בהקלדת נתונים, טעות או תקלה

טכנית במערכות הבנק או שביתה בבנק (להלן – "טעות טכנית"), לא בוצע התשלום במלואו ובמועדו, ובלבד שסוכן הנסיעות המציא ליאט"א אסמכתאות המעידות על התקיימותם של כל אלה.

ב. בנסיבות שתוארו בס"ק א. לעיל, לא ירשם האיחור בתשלום לחובת סוכן הנסיעות כחריגה (ואם נרשם, יימחק הרישום ללא כל דיחוי) ויאט"א לא תנקוט כל צעד אחר נגד הסוכן, 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 נסיעות באותו מועד שנקבע לתשלום, או שתשלום כאמור בוצע בחסר, תודיע יאט"א לאותו סוכן על אי-ביצועו של תשלום או ביצוע תשלום בחסר כאמור.

8. א. הודיע סוכן נסיעות ליאט"א כי הוא חולק על חיוב שחויב בו במסגרת התכנית, בצירוף העתק מהודעה על-כך שהעביר לחברת התעופה (אלא אם החיוב שעליו הסוכן חולק אינו מתייחס לחברת תעופה ספציפית, לרבות מחלוקת על הפרשי שער, 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, 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 חלק על חיובה. אולם, אם חלק הסוכן על חיוב שאינו מתייחס לחברת תעופה ספציפית כאמור לעיל, תהיה יאט"א רשאית לפעול למימוש החיוב בדרך של משא ומתן מול הסוכן, 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 הנסיעות, וחברת התעופה תהיה רשאית לפעול מול סוכן הנסיעות למימוש זכויותיה על פי דין.

ד. (1) הודעה כאמור בס"ק א. תנתן עד ל-15 בחודש.

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

ו. השעיית חברת תעופה מהתכנית

9. א. הודיעה יאט"א על השעיית חברת תעופה מהתכנית בשל הנסיבות המנויות בסעיף 1(a) בנספח F לתקנה 850 לתקנות יאט"א, יחולו התנאים הבאים:

(1) לא תחול על סוכן נסיעות חובה להעביר באמצעות התכנית את הסכומים אותם הוא חייב לחברת התעופה שהושעתה;

(2) לא יודיע סוכן נסיעות במסגרת התכנית לחברת תעופה שהושעתה או ליאט"א כי הוא חולק על חיובים שחוייב בהם במסגרת התכנית על ידי חברת תעופה שהושעתה, כאמור בסעיפים 8(א) ו-8(ב) לעיל, וכן לא יוכל לגרוע כל סכום המתייחס לחברת התעופה שהושעתה מסך התשלום המגיע ממנו ליתר חברות התעופה.

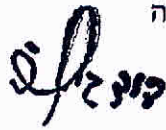
ב. אין באמור בסעיף זה כדי לשנות מן החובות והזכויות שבין חברת התעופה שהושעתה מהתכנית כאמור בסעיף זה לבין סוכן נסיעות.

2. הוראות כלליות

10. יאט"א לא תגביל, במישרין או בעקיפין, התקשרות בין סוכן נסיעות לבין חברת תעופה שלא במסגרת השימוש בתכנית.
11. יאט"א תקיים תיעוד בכתב של כל חריגה, של כל ניתוק ושל כל חיבור, שנעשו בקשר עם סוכן נסיעות. תיעוד זה יכלול בין היתר את פרטיו של כל סוכן נסיעות, לרבות שמו, כינוי המסחרי, כתובתו, טלפון ופרטי התקשרות נוספים עימו, וכן את תאריך הרישום, ותוארו של השתלשלות האירועים שקדמו לחריגה או לניתוק, לפי העניין, וגרמו לה; תיעוד זה ישמר במשרדה הרשמי של יאט"א בישראל ויועמד לעיון הממונה לפי דרישתו.
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, כינוי 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 לעיון הממונה לפי דרישתו.
13. בתוך 30 יום מהחלטתי זו יאט"א תעביר לכל אחד מסוכני הנסיעות המחוברים לתכנית עותק מהחלטה זו, וכן לכל סוכן נסיעות שיתחבר לתכנית בעתיד, בסמוך לאחר מועד תחילת החיבור.
14. לצורך התכנית, שער ההמרה יקבע בהתאם לשער העברות והמחאות גבוה, כפי שיפורסם על ידי הבנק המשמש באותה עת את התכנית כבנק הסולק בסוף יום המסחר הקודם ליום ההעברה הקבוע להעברה בשקלים באותו חודש. לא פורסם שער ההמרה באותו יום כאמור, ייקבע שער ההמרה כממוצע שערי ההמרה בהתאם לממוצע שער העברות והמחאות גבוה כפי שיפורסם על ידי בנק לאומי, בנק הפועלים ובנק דיסקונט בסוף יום המסחר הקודם ליום ההעברה הקבוע להעברה בשקלים באותו חודש.
15. לא יערכו כל שינוי או תוספת טכנולוגיים או יישומיים משמעותיים בתכנית, אשר יהיה בהם כדי לפגוע בתנאים המפורטים בהחלטה זו, וזולת אם ניתן לכך אישור של הממונה מראש ובכתב.
16. חברת תעופה העושה שימוש בתכנית במועד החלטתי זו, תעביר לממונה תוך 90 ימים 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. חברת תעופה שתבקש להתחבר לתכנית לאחר מועד החלטתי זו, תעביר לממונה אישור כאמור לפני חיבורה לתכנית.
17. התעורר ספק בדבר תחולת תנאים אלה, פרשנותם או דרך יישומם, יובא הדבר להכרעת הממונה.
18. תוקפו של פטור זה עד ליום 7.11.2018.

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, ד' כסלו תשע"ד

07 נובמבר 2013