



רשות ההגבלים העסקיים

ירושלים, ט"ז חשוון, תשי"ע
3 נובמבר, 2009

לכבוד

שי בקל, עו"ד

תדמור ושות'

מרכז עזריאלי 5, המגדל המרובע

דרך מנחם בגין 132

תל-אביב 67021

בדואר רשום ובפקס: 03-6846001

הנדון: החלטות בבקשות הפטור שהגישה אל על להסדרים בינה לבין מובילים באוויר

הנני מתכבד להעביר אליכם את נימוקי החלטות הממונה על הגבלים עסקיים (להלן: "הממונה"), לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988, בדבר אי מתן פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדרים כובלים בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל-על") לבין כל אחד מן המובילים הבאים:

1. Air India

2. Aerosvit Airlines JSC.

3. Bulgaria Air

4. Tandem Aero S.R.L

5. Polaskie Linie Lotnicze "LOT" S.A

6. Austrian Airlines

אני לרשותכם למתן הבהרות, ככל שאלה תידרשנה,

בכבוד רב ובברכה,

גולן קנטי, עו"ד
ראש צוות
רשות ההגבלים העסקיים

רח' כנפי נשרים 22, ת.ד. 34281 ירושלים 91341 טלפון: 02-6556111 פקס: 02-6515330

lishka@antitrust.gov.il

380459 /7740



רשות ההגבלים העסקיים

טי"ז חשון, תשי"ע
3 נובמבר, 2009

לכבוד
מר אלי מסר, מנכ"ל
אוסטריאן איירליינס, נתיבי אויר אוסטרים
בן יהודה 1
תל-אביב 63801

בדואר רשום ובפקס 03-5115120

שלום רב,

הנדון: החלטה בבקשת הפטור שהגישה אל על להסדר בינה לבין Austrian Airlines

הנני מתכבדת להעביר אליכם את נימוקי החלטת הממונה על הגבלים עסקיים לפי סעיף 14 לחוק
ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988, בדבר אי מתן פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין
להסדר כובל בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין Austrian Airlines.

אני לרשותכם למתן הבהרות, ככל שאלה תידרשנה,

בכבוד רב ובברכה,

סוריא בשארה, עו"ד
המחלקה המשפטית

רח' כנפי נשרים 22, ת.ד. 34281 ירושלים 91341 טלפון: 6556111-02 פקס: 6515330-02

lishka@antitrust.gov.il

380461 /7691



רשות ההגבלים העסקיים

**החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 בדבר
אי מתן פטור מאישור הסדר כובל**

הסדר בין אל-על נתיבי אויר לישראל לבין Austrian Airlines

1. פתח דבר

ביום 31.3.09 הוגשה 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 Austrian Airlines (להלן: "אוסטריאן") בנוגע לשיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה (להלן: "ההסדר").

ביום 21.9.09 הודעתי על החלטתי שלא להעניק פטור להסדר, וכי הנימוקים להחלטה בדבר אי מתן הפטור יינתנו במועד אחר. להלן אפרט את הנימוקים להחלטתי.

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים, לא שוכנעתי כי הכבילות שבהסדר דגן אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של השוק הרלוונטי, או כי אינן פוגעות פגיעה של ממש בתחרות בשוק. מטעמים אלו ההסדר אינו ראוי לפטור לפי סעיף 14 לחוק בשל הנימוקים שיפורטו להלן.

2. הצדדים וההסכם

2.1 הצדדים להסכם

אל-על – חברת התעופה הותיקה והדומיננטית 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). באמצעות חברת הבת שלה סאן דור נתיבי אויר לישראל בע"מ, מפעילה אל-על בנוסף טיסות שכר בינלאומיות. אל-על היא חברה ציבורית המוחזקת על ידי: הציבור (כ- 46%), כנפיים אחזקות בע"מ (כ- 39%) והשאר בידי עובדי ומנהלי אל-על. אל-על מפעילה טיסות סדירות, בין היתר, בקו התעופה הישיר שבין תל-אביב לוינה. ביחס לקו זה מוגשת בקשת הפטור דגן.

רח' כנפי נשרים 22, ת.ד. 34281 ירושלים 91341 טלפון: 02-6556111 פקס: 02-6515330

lishka@antitrust.gov.il

אוסטריאן - חברת הדגל של אוסטריה, נוסדה בשנת 1957. לאחרונה רכשה לופטהנזה חלק ניכר ממניותיה¹. בסיסה המרכזי הוא בווינה. אוסטריאן חברה בברית התעופה העולמית Star Alliance. לרשות אוסטריאן צי של 38 מטוסים, והיא טסה לכ- 120 יעדים ברחבי העולם, בין היתר באמצעות חברות הבת שלה, Lauda Air ו-Austrian Arrows².

2.2 ההסדר

בקשת הפטור דנן מתייחסת להסכם לשיתוף פעולה לשיווק של קיבולת טיסה, לפיו רשאית אל-על לשווק טיסות שמפעילה אוסטריאן בקו ת"א – וינה ובחזרה ומנגד רשאית אוסטריאן לשווק את טיסות אל-על בקו זה. ההסדר אינו קובע מגבלה מראש על 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 על בסיס מערכת ההזמנות הממוחשבת (CRS). בהתאם להסדר זה, מקבל המוביל המשווק עבור המושב (הכרטיס) שמכר עמלה בשיעור מסוים שהוסכם ביניהם ואת שאר התמורה בגין המושב מקבל המוביל המפעיל. העמלה שנקבעה על פי ההסדר בין אל-על לאוסטריאן, שמשתלמת למוביל המשווק, בגין שיווק כרטיסי טיסה על גבי המוביל המפעיל, גבוהה יחסית להסכמים אחרים עליהם חתמה אל-על. 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 אוסטריאן תחת קוד ומספר הטיסה של אל-על ובהתאמה מתאפשר הדבר גם לאוסטריאן³.

במסגרת ההסדר 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, כמו אופן פרסום ההסדר; אופן פרסום המושבים במערכות ההפצה הגלובליות ובמערכת ההזמנות של כל אחת מהן; האיכות ורמת השירות לה יזכו רוכשי המושבים המועברים וכיוצ"ב.

¹ ראה אישור מיזוג בין Deutsche Lufthansa AG ו-Austrian Airlines AG מיום 25.5.2009 (מזג 7655).

² על פי פרסומי אוסטריאן באתר האינטרנט שלה.

³ ראוי לציין כי הסדרים רבים בין מובילים העוסקים בשיווק מושבים כוללים בחובם הסכמה על שיתוף בקוד. יחד עם זאת, עצם ההסכמה על השיתוף בקוד אינה מלמדת דבר על אופיו של ההסדר והשלכותיו.

המדובר אם כן בהסדר לשיתוף פעולה בין מתחרים לשיווק מושבים על גבי טיסות סדירות בקו התעופה תל-אביב – וינה. 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 בשיתוף פעולה לשיווק של קיבולת טיסה, אינו חוסה גם בהוראות פטור הסוג⁴ הפוטר הסדרים מסוימים בין מובילים בינלאומיים באוויר⁵. על כן, נדרש הסדר זה לפטור או לאישור בהתאם להוראות החוק.

2.3 השווקים הרלוונטיים:

השוק הרלוונטי לבחינתו של ההסדר דגן הוא קו התעופה שבין תל-אביב לוינה⁶ (להלן: "הקו הרלוונטי"). ההסדר נוגע לטיסותיהן הישירות הסדירות של אוסטריאן ואל-על בקו זה.

על פי ההסכם הבילטרלי⁷ בין ישראל לאוסטריה משנת 1963, 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 מחירי הטיסות, תוך התייעצות עם חברות תעופה אחרות הפועלות בקו או בחלק ממנו. במידה והמובילים אינם מצליחים להגיע להסכמה ביניהם, ביקש ההסכם כי רשויות התעופה יקבעו את המחיר לפי הסכם חדדי ביניהן. על פי ההסכם הבילטרלי, מחירי הטיסות יוגשו לרשויות התעופה של המדינות לשם אישורם. כמו כן, ההסכם הבילטרלי קורא לצדדים לתאם ביניהם את לוח הטיסות של כל אחד מהם מבעוד מועד, זאת בכפוף לאישור רשויות התעופה.

הוראותיו אלו של ההסכם הבילטרלי אינן עולות בקנה אחד עם החשיבות שמייחס המחוקק להגברתה של התחרות בתחום התעופה⁸, ואף אינן עולות בקנה אחד עם החלטות הממשלה

⁴ כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר), תשס"ט - 2008.

⁵ ראה סעיף 6 לכללים הפוטר הסדרים מסוימים לשיווק קיבולת טיסה. סעיף זה אינו פוטר את ההסדר שבפנינו שכן ההסדר נוגע לקו הישיר שבין נמלי בית של אוסטריאן ואל-על.

⁶ ככלל, בתחום התעופה, שווקים רלוונטיים מוגדרים על בסיס נקודת המוצא ונקודת היעד של קווי הטיסה (O&D) או (City Pair). ראה 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 (ראה שם); אולם, לא מצאתי כי קיים צורך להוסיף ולפרט בעניין אבחנה זו במסגרת ההחלטה הנוכחית.

⁷ ככלל, מערך הטיסות הבינלאומיות הסדירות אל ישראל וממנה מוסדר במסגרת הסכמים בילטרליים (דו-צדדיים) עליהם חתומה מדינת ישראל עם כל אחת מהמדינות האחרות.

⁸ ראה לדוג' חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג - 1963 סעיפים 3, 5. ראה דברי הסבר המפורטים בהצעת חוק הסדרים במשק המדינה (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2006), התשס"ו-2006. הצעות חוק הממשלה 236, מיום " באייר התשס"ו, עמ' 333. חוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988, תיקון מס' 10, התשס"ז - 2007. חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג - 1963 (תיקון מס' 2), התשס"ו - 2006.

ומאמציו של משרד התחבורה להגביר את התחרות בקווי התעופה בשנים האחרונות. דומה בעיניי כי הגיעה העת לשינויים של הסכמים אלו.

על פי מצגים עובדתיים שהציגה בפני אל-על, אין הסכמות מסחריות בין הצדדים להסדר בנוגע לפעילותם בקו הרלוונטי, מעבר להסדר בגינו מתבקש הפטור. בייחוד, אין בין הצדדים כל הסכמה בנוגע לתדירות, כמות או מחיר מעבר להסדר זה. הסכמות כגון אלו בין מתחרים – אילו התקיימו – היו מהוות כפי הנראה כבילות 'עירומות' (Naked Restraints) אשר פגיעתן בתחרות ברורה.⁹

על פי הסכמות שהושגו בין רשויות התעופה של המדינות במהלך ינואר 2009, כל אחד מן המובילים הנקובים רשאי להפעיל עד 14 תדירויות שבועיות בקו הרלוונטי. בפועל, אוסטריאן מפעילה 14 תדירויות שבועיות בקו, ואילו אל-על מפעילה 5 תדירויות שבועיות בלבד.

3. ניתוח הכבילות והשפעתן על התחרות:

כפי שיובהר להלן, מדובר כאן בהסדר לשיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה, בין המתחרים היחידים המפעילים טיסות סדירות בקו תל-אביב – וינה.

בחינתו של הקו תל-אביב – וינה מלמדת כי במהלך השנים האחרונות, הטיסו אל-על ואוסטריאן (ביחד) ואף שיווקו טיסות כמעט לכלל הנוסעים בקו. מנתונים שהובאו בפני עולה כי שיעור הנוסעים אשר טסו בקו באמצעות טיסות לא ישירות היה זניח ביותר (אם בכלל). כן עולה כי בשנים האחרונות לא התקיימו טיסות שכר כלשהן בקו. מכאן, שהתחרות בפועל בקו הרלוונטי מתקיימת אך ורק בין המובילים המפעילים טיסות ישירות בקו, היינו הצדדים להסדר, וכי לא קיים כיום רסן תחרותי, ולו חלקי, על יכולתם של הצדדים להפעיל כוח שוק בקו זה. שיתוף פעולה בין שני המתחרים היחידים בשוק, צפוי להקהות את התחרות ביניהם, ולגרום לפגיעה של ממש בתחרות ובציבור.¹⁰

הדברים נכונים שבעתיים בהתקיימם של חסמי כניסה משמעותיים לשוק הרלוונטי. כאמור, ההסכם הבילטראלי בין ישראל לאוסטריה מאפשר מינויו של מוביל נקוב אחד בלבד מטעמה של כל מדינה להפעלת טיסות סדירות בקווי התעופה שבין המדינות. מגבלה זו מהווה חסם רגולטורי מהותי בפני כניסתם של מובילים נוספים לקו.¹¹ לפיכך, בעתיד הנראה לעין, לא צפויה כניסתם של

⁹ השווה בע"פ 2560/08 מדינת ישראל נ' ירון וול ואח', תק-על 2009 (3), 149, פסקה פו.

¹⁰ ראה והשווה: Competition in the Airline Industry, Testimony of JOEL I. KLEIN, Assistant Attorney General, Antitrust Division, U.S. Department of Justice, before the Committee on Commerce, Science and Transportation, United States Senate, 1999, <http://www.usdoj.gov>. שם נאמר בין היתר כי החשש הגדול ביותר לפגיעה בתחרות כתוצאה מהסדר לשיתוף בקוד קם כאשר שניים מתוך מספר מועט מאוד של מתחרים בקו מתקשרים ביניהם בהסדר לשיתוף בקוד ביחס לטיסותיהם בקו.

¹¹ משרד התחבורה בארה"ב (Department of Transportation) המוסמך לפטור באופן פרטני התקשרויות בין מובילים אוויריים מתחולת חוקי ההגבלים העסקיים רואה את קיומו של הסדר 'שמים פתוחים' כבעל השלכה מהותית. הסדר שמים פתוחים משפיע באופן ממשי על קיומם של חסמי כניסה רגולטוריים למתחרים בקווים

מתחרים נוספים לקו, משמע, שלא קיים רסן תחרותי - בדמות איום הכניסה של מתחרים - על יכולתם של הצדדים להסדר להפעיל כוח שוק.

בנוסף לאמור, מהנתונים שהובאו בפני עולה כי אוסטריאן מהווה רסן תחרותי מוגבל עבור אל-על, זאת בשל מגבלת התדירויות החלה על טיסותיה בקו. כפי שנאמר לעיל, אוסטריאן נמצאת בניצולת מלאה של התדירויות המאושרות עבורה בקו תל-אביב - וינה, שכן היא מפעילה את כל 14 התדירויות השבועיות שאושרו לה במסגרת ההסכמות שהושגו בין רשויות התעופה של המדינות. יתר על כן, עיקר הנוסעים אשר אוסטריאן מטיסה בקו הם נוסעים ליעדי המשך ולא בקו לוינה. בנסיבות אלה, היה ואל-על תצמצם את כמות המושבים או הטיסות שהיא מפעילה בקו, אוסטריאן איננה צפויה לתת מענה מידי לביקוש העודף לטיסות בקו.

נוסף לכך כי אל-על בחרה לשווק חלק משמעותי (כשליש) מן הכרטיסים שהיא שיווקה בקו על גבי מטוסייה של אוסטריאן. ועוד, בחינת רמות המחירים של המובילים מלמדת על מחירים גבוהים בהשוואה לקווים אחרים דומים שבהם לא התקיים הסדר לשיווק קיבולת טיסה (על אף ששיעורי הרווחיות בקו לא היו גבוהים בהשוואה כאמור). נתונים אלו, יחד עם העמלה הגבוהה שקבעו ביניהם המובילים בהסדר שמשתלמת בגין שיווק כרטיסי טיסה על גבי המוביל המפעיל מוסיפים גם הם לחשש בדבר קיומו של קושי תחרותי בקו.

בנסיבות אלה שוכנעתי כי שיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה בין הצדדים להסדר צפוי להביא לפגיעה של ממש בתחרות בקו הרלוונטי.

הצדדים להסדר ביקשו להתקשר ביניהם בהסכם מסוג (Free Sale Agreement). ככלל, הסדר כגון זה, נושא בחובו סיכון של ממש לפגיעה בתחרות. שכן בנסיבות מסוימות עלול הוא להפחית את התמריץ של כל אחד מן המובילים בקו להתחרות באמצעות הפעלת טיסות עצמאיות ושיווקן. בהתקיים נסיבות מסוימות עלול כל אחד מן המובילים להעדיף לשווק מושב על גבי טיסתו של המוביל האחר חלק הפעלת טיסה מטעמו והטסתו של הנוסע על גבי מטוסו שלו. העדפתו של המוביל לשווק על גבי טיסתו של המוביל האחר יכולה לנבוע הן מהעדר הסיכון שלו בשיווק מושבים על גבי טיסתו של המוביל האחר, והן משיעור העמלה לה הוא יזכה משיווקו של מושב כאמור. אולם בנסיבות כאן, החלטתי שלא להעניק פטור להסדר נובעת לא רק בשל סוג ההתקשרות¹² שבה מדובר אלא גם לאור הניתוח התחרותי של הקו.

להשלמת התמונה יצוין כי הסדר כגון זה עשוי בנסיבות מסוימות להקים מספר תועלות. הסדר כגון זה עשוי לאפשר לצדדים, במידת מה, להרחיב את מגוון כרטיסי הטיסה (הלוח ושוב) שאותו הם יכולים להציע ללקוחותיהם, לדוגמא: טיסה הלוח עם אחד המובילים וחזור עם אחר. עם זאת, במקרה שלפנינו קיים ספק בקיומה של תועלת כאמור, שכן בחינת לוח הטיסות של הצדדים

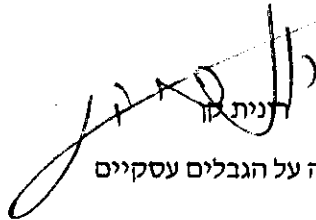
הרלוונטיים. הסרתם של חסמי כניסה אלו מפחיתה במידת מה את הסכנות התחרותיות שעלולות לקום מן ההסדרים הכובלים שאישורם מתבקש. ראה ABA Section of Antitrust Law, Antitrust Law Developments (6th ed. vol. II p. 1486 (2007).

¹² לעניין סוגי החסמים השונים והשפעתם על התחרות ראה את החלטת הממונה על הגבלים עסקיים בעניין ההסדר בין אל-על נתיבי אויר לישראל בע"מ לבין Czech Airlines j.s.c, 2009, הגבלים עסקיים, 5001479.

מלמדת על קיומה של סמיכות מסוימת בזמני טיסותיהן של אוסטריון ואל-על. הסדר כגון זה עשוי לאפשר הגדלה של ערוצי השיווק של כל אחד מהמובילים. אולם, משהגעתי למסקנה כי ההסדר צפוי להביא לפגיעה של ממש בתחרות, אין בתועלות אלה כדי להצדיק מתן פטור להסדר.

4. סיכום

לאחר שנועצתי בועדה לפטורים ולמיזוגים, הגעתי לכלל מסקנה כי אין מתקיימות חלופות סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים. מטעם זה אין ההסדר ראוי לפטור.


הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ט"ז חשוון, תשי"ע

3 נובמבר, 2009



רשות ההגבלים העסקיים

ירושלים, ג' בתשרי תשי"ע
21 באוגוסט 2009

לכבוד
שי בקל, עו"ד
תדמור ושות'
מרכז עזריאלי 5, המגדל המרובע
דרך מנחם בגין 132
תל-אביב 67021

בדואר רשום ובפקס: 03-6846001

הנדון: החלטות בבקשות הפטור שהגישה אל על לחסדרים בינה לבין מובילים באוויר

הנני מתכבד להעביר אליכם את החלטות הממונה על הגבלים עסקיים (להלן: "הממונה"), לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988, בדבר מתן פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין לחסדרים כובלים בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל-על") לבין כל אחד מן המובילים הבאים:

1. American Airlines Inc.
2. Swiss International Air Lines Ltd.
3. Iberia Líneas Aéreas de España
4. Czech Airlines j.s.c
5. Thai Airways International Public Company Limited

בנוסף, חריני לחודיעכם כי הממונה החליטה שלא להעניק פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין לחסדרים כובלים בין אל-על לבין כל אחד מן המובילים הבאים:

1. Air India
2. Aerosvit Airlines JSC.
3. Bulgaria Air
4. Tandem Aero S.R.L
5. Polaskie Linie Lotnicze "LOT" S.A
6. Austrian Airlines

נימוקי הממונה בהחלטות אלו בדבר אי מתן פטור ימסרו במועד אחר.

רח' כנפי נשרים 22, ת.ד. 34281 ירושלים 91341 טלפון: 02-6556111 פקס: 02-6515330

lishka@antitrust.gov.il

377005 /7740

בימים 10.9.09, 22.6.09 ו-26.5.09 הודעתם לממונה כי אל-על מבקשת למשוך את בקשותיה לפטור בנוגע להסדרים כובלים בינה לבין חמוכילים הבאים:

1. Delta Air Transport Trading as SN Brussels Airlines

2. Belavia-Belarusian Airlines

3. South African Airways (proprietary) Limited

4. Tarom Romanian Airlines Ltd.

5. Korean Airlines

לאור בקשתכם כאמור, הריני להודיעכם כי סגרנו את תיק חטיפול בעניין בקשותיכם אלו.

טרם התקבלה החלטת הממונה בבקשת הפטור שהגשתם בעניין Air China Limited והחלטה בעניינה תימסר במועד אחר.

בכבוד רב ובברכה שנה טובה,

גולן קנטי, עו"ד
ראש צוות

רשות ההגבלים העסקיים



רשות ההגבלים העסקיים

הועדה לפטורים ולמיזוגים

המלצות

מועד הדיון: 13 בספטמבר 2009 בשעה 08:30

מקום הדיון: משרד רשות ההגבלים העסקיים, כנפי נשרים 22 ירושלים ק' ג', 6556111 - 02

מניעות: אין

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגה חוות הדעת של המחלקה הכלכלית בבקשות כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7700	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Air India	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7683	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Aerosvit Airlines JSC	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7701	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Bulgaria Air	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7692	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Bulgaria Air	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7690	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Tandem-Aero S.R.L	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה

החלטה

חברי הועדה ממליצים בפני הממונה שלא לתת פטור בבקשות הנ"ל, בהתאם לאמור בחוות הדעת של המחלקה הכלכלית.

רח' כנפי נשרים 22, ת.ד. 34281 ירושלים 91341 טלפון: 02-6556111 פקס: 02-6515330

lishka@aa.gov.il

www.antitrust.gov.il

378538 / 7853

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגה חוות הדעת של המחלקה הכלכלית בבקשות כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7693	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Swiss International Air Lines Ltd	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7698	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Czech Airlines j.s.c	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7695	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Iberia Lineas Aereas de Espana S.A.	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7696	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ American Airlines Inc.	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7768	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Air China Limited	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה

החלטה

חברי הועדה ממליצים בפני הממונה לתת פטור בבקשות הנ"ל, בהתאם לאמור בחוות הדעת של המחלקה הכלכלית.

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגה חוות הדעת של המחלקה הכלכלית בבקשות כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7687	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Polaskie Linie Lotnicze "LOT" S.A.	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה
7689	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Thai Airways International Public Company Limited	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה

החלטה

רוב חברי הועדה ממליצים בפני הממונה לא לתת פטור בבקשות הפטור הנ"ל.

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגה חוות הדעת של המחלקה הכלכלית בבקשה כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7691	אל על נתיבי איר לישראל בע"מ Austrian Airlines	אשר גושן גולן קנטי סוריא בשארה

החלטה

חברי הועדה ממליצים פה אחד בפני הממונה לא לתת פטור בבקשת הפטור הנ"ל.

בקשת פטור מאישור הסדר כובל

בהתאם לסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, מוגשת בזה בקשה לפטור מאישור בית הדין, להסדר כובל שמרטיז 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 /או עו"ד שי בקל /או עו"ד זהר המאירי
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 – Austrian Airlines; מען – Fontanastrasse 1, A-1107 Vienna.

3. צורת ההסדר – בכתב.

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

4.1 הסכם מיום 1.4.06, על כל צרופותיו, מצורף בזאת כנספח א'.

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 Austrian Airlines ומכוחו מורשית אל על לשווק טיסות שמפעילה Austrian Airlines בקו ת"א-וינה וחזרה ומנגד Austrian Airlines מורשית לשווק את טיסות אל על בקו זה. פרטי הטיסות עליהן יחול ההסכם (לרבות סוג המטוסים, מועדי הטיסות וכו') מובא ב- Annex 1 להסכם (פרטי נספח זה מסוכמים מדי חצי שנה לכל עונת טיס). אופן ההתחשבות בין הצדדים מובא בעיקרו ב- Annex 2 ובסעיף 8.1 להסכם. ההסדרים הנוגעים להתאמת מערכות ההזמנה והמלאי, כמתחייב מאופיו של ההסכם כהסדר Free Sale (ראה לעניין זה הרחבה במכתב נלווה), מרוכזים בעיקרם ב- Annex 3. ניתוח נרחב של הסכמי קוד שייר, הטעמים להתקשרות בהם, התועלות הגלומות בהם לתחרות ולציבור וההסדרים המסחריים העיקריים המצויים בהם מובא במכתב נלווה. ההסכם בין הצדדים כולל מספר תניות נלוות כדלקמן:

- הסכמת הצדדים כי הפרסומים וההודעות לציבור בנוגע להסכם הקוד שייר יינתנו על ידם במשותף והתחייבותם כי בפרסומים אלה תינתן אינדיקציה ברורה לזהות המוביל המפעיל ולכך שמדובר בטיסת קוד שייר. בנוסף, התחייבות הצדדים כי יפרסמו את טיסות הקוד שייר במערכות ההפצה עמן הם עובדים – סעיפים 2.3-2.7 להסכם, סעיף 3 להסכם.
- המוביל המפעיל יודיע על אי סדירות, עיכובים וביטולים של טיסות קוד שייר ויפצה נוסעים שלא עלו לטיסה ולא יפלה את נוסעי המוביל המשווק לעניין הטיפול בהם במצבים אלה (עדיפות בטיסה חלופית, דיור חלופי וכו') – סעיפים 4.3-4.4 להסכם.

- התחייבות הצדדים להעניק רמת שירות מיטבית במסגרת טיסות הקוד שייר המופעלות על ידם ויצירת מכניזם של חידברות לפתרון סוגיות הנוגעות לרמת השירות – סעיף 19 להסכם.
 - הסכמה בין הצדדים כי הסטנדרט המינימאלי לבטיחות ובטחון יהיה ה- IOSA (סטנדרט יאט"א). ההסכם מתיר למוביל המשווק לבדוק את העמידה של המוביל המפעיל בדרישות הבטיחות ובאיכות השירות, ובמידת הצורך להציע הצעות לשיפור – סעיף 20 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 ולחבטיה 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 (נספחים עונתיים המתחדשים 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.

8.2 הכבילות שבחסדר אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של שוק המושפע מן ההסדר ובכל מקרה אינן עלולות לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור.

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 החסדר או הנוגע לו.

תאריך:	3/3.09	שם:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	חתימת וחותמת:
--------	--------	-----	------------------------------	---------------