



רשות ההגבלים העסקיים

ירושלים, ט"ז חשון, 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

ט"ז חשון, תש"ע

3 נובמבר, 2009

לכבוד
מר שמעון מוסטובוי
משרדי חברת Aerosvit Airlines JSC
אידלסון 7
תל-אביב 63324

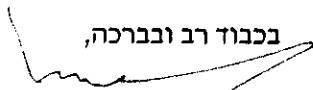
בדואר רשום ופקס מס': 03-5106339

שלום רב,

הנדון: החלטת בבקשת הפטור שהגישה אל על להסדר בינה לבין Aerosvit Airlines JSC

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 Aerosvit Airlines JSC.

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

379916 /7683



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 Aerosvit Airlines JSC

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 Aerosvit Airlines JSC (להלן: "אירוסוויט") 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 ולמיוזגים, 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 ישירות, בין היתר, בקווי התעופה הישירים שבין תל-אביב לכל אחת מהערים קייב, אודסה ודניפרופטרובסק שבאוקראינה. בקשת הפטור דגן מתייחסת לקווים אלה, וכן לקו התעופה תל-אביב - סימפרופול, שאל-על אינה מפעילה בו טיסות משל עצמה.

רח' כנפי נשרים 22, ת.ד. 34281 ירושלים 91341 טלפון: 02-65561112 פקס: 02-6515330

lishka@antitrust.gov.il

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. לאירוסוויט צי מטוסים המונה כיום 16 מטוסים. לחברה תכניות להגדלת צי מטוסיה באופן משמעותי בחמש השנים הקרובות.¹ אירוסוויט מפעילה טיסות סדירות ישירות בין תל-אביב לכל אחד מהיעדים: קייב, אודסה, דניפרופטרובסק, סימפרופול ודונטסק שבאוקראינה.

2.2 ההסדר

בקשת הפטור דגן מתייחסת להסכם לשיתוף פעולה בשיווק של קיבולת טיסה, לפיו החליטו אל-על ואירוסוויט להחליף ביניהן מספר מסוים של מושבים בטיסותיהן לשם שיווקם (Seat Swap Agreement). על פי הסכם זה רשאי כל אחד מן המובילים לשווק מושבים על גבי טיסתו של המוביל השני וזאת עד המספר המרבי שנקבע עבור כל אחת מן הטיסות. בהתאם להסדר זה הקצתה אל-על לאירוסוויט מספר מסוים של מושבים על גבי טיסותיה בקווים תל-אביב - קייב, תל-אביב - אודסה ותל-אביב - דניפרופטרובסק, ואילו אירוסוויט הקצתה בתמורה מספר כולל זהה של מושבים על גבי טיסותיה בקווים האמורים וכן בקו תל-אביב - סימפרופול. המושבים מוחלפים בין המפעילים - מושב בתמורה למושב. כך, שכלל אין תשלום נוסף בין המובילים בגין מושבים אלו.

על פי ההסכם רשאי כל אחד מהמובילים להזמין מן המוביל השני כרטיסי טיסה עבור מושבים נוספים החורגים מן ההקצאה שנקבעה ביניהם להחלפה, וזאת בכפוף להסכמתו של אותו מוביל. במקרה כזה, קובע ההסדר את מחירי ההעברה לאותם מושבים נוספים. כן קובע ההסדר כי מושבים נוספים אלה אינם ניתנים להחזרה למוביל המפעיל.

ההסדר כולל גם הסכמה בין המובילים על שיתוף בקוד (Code Share). הסכמה זו מאפשרת לאל-על לשווק את אותם מושבים שקיבלה מאירוסוויט תחת קוד ומספר הטיסה של אל-על ובהתאמה מתאפשר הדבר גם לאירוסוויט.²

במסגרת ההסדר מבקשים הצדדים לתאם ביניהם את לוח הטיסות בקווים הרלוונטיים. כמו כן הסכימו הצדדים ביניהם כי במידה והמוביל המפעיל יבקש לשנות, את סוג המטוס או להפחית את כמות המושבים שהוא מטיס בכל אחד מהקווים, כי אז נדרש הוא להיוועץ במוביל המשווק ולקבל את הסכמתו לשינויים כאמור.

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 וכיוצא ב.

¹ על פי פרסומי אירוסוויט באתר האינטרנט שלה.

² 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 למעשה אם כן, בהסדר לשיתוף פעולה בין מתחרים (כפי שיובהר להלן, המתחרים היחידים המפעילים טיסות סדירות בקווים הרלוונטיים) בשיווק מושבים על גבי טיסותיהם. הסדר זה לשיתוף פעולה בשיווק בין מתחרים 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 הסוג³ הפטור הסדרים מסוימים בין מובילים בינלאומיים באוויר⁴. על כן, נדרש הסדר זה לפטור או לאישור בהתאם להוראות החוק.

2.3 השווקים הרלוונטיים:

השווקים הרלוונטיים לבחינתו של ההסדר דנן הם קווי התעופה שבין תל-אביב לכל אחד מהיעדים: קייב, אודסה, דניפרופטרובסק וסימפרופול שבאוקראינה⁵ (להלן: "הקווים הרלוונטיים"). ההסדר נוגע לטיסותיהן הישירות הסדירות של אירוסוויט ואל-על בקווים אלו.

ככלל, מערך הטיסות הבינלאומיות הסדירות⁶ אל ישראל וממנה מוסדר במסגרת הסכמים בינלאומיים בילטרליים (דו צדדיים) עליהם חתומה מדינת ישראל עם כל אחת מן המדינות האחרות.

על פי ההסכם הבילטרלי⁷ 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 מחירי הטיסות, תוך התייעצות עם חברות תעופה אחרות הפועלות בקו או בחלק ממנו. 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. כמו כן, ההסכם הבילטרלי

³ כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר), תשס"ט - 2008.

⁴ ראה סעיף 6 לכללים הפטור הסדרים מסוימים לשיווק קיבולת טיסה. סעיף זה אינו פוטר את ההסדר שבפנינו שכן ההסדר נוגע לקו הישיר שבין נמלי בית של אירוסוויט ואל-על.

⁵ 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 בחובלת 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 החלטת הנוכחית.

⁶ בתחום התעופה ניתן להבחין בין מספר סוגים של טיסות: טיסות סדירות ישירות, טיסות שכר וטיסות שאינן ישירות (Connection). ככלל, השפעת ההסדר על התחרות תיבחן בהתייחס לכל סוגי הטיסות הללו ולמידת התליפיות הקיימת ביניהן עבור כל אחד מסוגי הנוסעים (רגישי זמן ורגישי מחיר).

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

קורא לצדדים לתאם ביניהם את התדירויות ואת לוח הטיסות של כל אחד מהם מבעוד מועד, זאת בכפוף לאישור רשויות התעופה. ההסכם מוסיף ומבקש כי תתקיים הסכמה מסחרית בין המובילים הנקובים כל זמן שהם פועלים בקו. על פי ההסכם הבילטרלי נדרשים הצדדים להגיש לרשויות התעופה של המדינות את ההסכמה המסחרית ביניהם וכן את ההסכמות בעניין המחיר, התדירויות ולוח הטיסות לשם אישורן. במידה והמובילים הנקובים בקו לא מצליחים להגיע להסכמות ביניהם כאמור, כי אז, יסכימו בעניין זה רשויות התעופה של המדינות. ההסכם הבילטרלי קובע כי הקיבולת בקו צריכה ככלל להתחלק בין המובילים הנקובים באופן שווה. ההסכם כולל מנגנון ליישוב חילוקי דעות לאותם מקרים שבהם רשויות התעופה של המדינות לא יצליחו להגיע להבנות ביניהן.

בשנים האחרונות, הושגו בין רשויות התעופה של המדינות הבנות חדשות⁸ במסגרתם תוקנו מספר סעיפים בהסכם הבילטרלי. כך, במסגרת התיקונים בוטלו הסעיפים בהסכם אשר ביקשו מן המובילים לתאם ביניהם את המחירים, התדירויות ולוחות הזמנים. בהתאם לתיקון, כל מוביל נקוב יהיה רשאי להפעיל טיסות סדירות עד לתדירות מקסימאלית שתיקבע בהסכמה בין רשויות התעופה של המדינות. כן בוטל הכלל בהסכם המקורי שלפיו הקיבולת בקו תתחלק בין המובילים באופן שווה. בנוסף, במסגרת התיקונים הסכימו רשויות התעופה על הרחבת זכויות הטייס בין המדינות כך שהמובילים הנקובים יהיו רשאים לטוס בקווי התעופה שבין תל-אביב ליעדים נוספים באוקראינה⁹. כן הוסכם כי כל אחת מן המדינות תהיה רשאית למנות שני מובילים נקובים בקו תל-אביב - קייב, ומוביל נקוב אחד בלבד בכל אחד מהקווים האחרים. אף על פי כן, עד לאחרונה סירבה אוקראינה להתיר את טיסותיה של ארקיע למרות שמונתה כמוביל נקוב שני על ידי ישראל. ביום 14.10.09, לאחר שהודעתי על החלטתי שלא להעניק פטור להסדר דנן, אישרה רשות התעופה האוקראינית שתי טיסות שבועיות בלבד לארקיע בקו תל-אביב – קייב.

במסגרת הבנות אלו, הושגו גם הסכמות בין רשויות התעופה בדבר הפעלת טיסות שכר 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 בקו, כן נקבע כי הקיבולת הנוספת באותה תקופה תתחלק בין המובילים באופן שווה.

נכון לחיום רשאים המובילים של כל אחת מהמדינות להפעיל 10 טיסות שבועיות בקו לקייב, כאשר החל מקיץ 2010 תגדל התדירות המותרת בקו זה ל- 14 טיסות שבועיות. בשאר הקווים הרלוונטיים הסכימו רשויות התעופה לאפשר לכל מוביל עד 3 טיסות שבועיות בעונת הקיץ ועד 2 טיסות שבועיות בעונת החורף, זאת עד לחורף 2011-2012.

כיום מפעילה אל-על 6 טיסות שבועיות בקו לקייב, ואילו אירוסוויט מפעילה 8 טיסות שבועיות בקו זה. בקו תל-אביב – אודסה מפעילות אל-על ואירוסוויט טיסה שבועית אחת (כל אחת). בקו

⁸ מזכרי הבנות בין רשויות התעופה של המדינות מיום 28.6.06, מיום 29.7.08 ומיום 30.6.09. על פי המידע שנמסר לנו מרשות התעופה האזרחית, להבנות אלו יש מעמד מחייב, גם אם טרם נחתם הסכם מתוקן בין המדינות.

⁹ סוכם כי שני המובילים יהיו רשאים לטוס בקווים שבין תל-אביב או אילת לכל אחד מהיעדים: קייב, אודסה, סימפרופול, דניפרופטרובסק, לבוב, וחרקוב.

תל-אביב – דניפרופטרובסק מפעילה אל-על 2 טיסות שבועיות ואילו אירוסוויט מפעילה טיסה שבועית אחת. בקו תל-אביב סימפרופול אל-על כאמור אינה מפעילה טיסות ואילו אירוסוויט מפעילה טיסה שבועית אחת.

3. ניתוח הכבילות והשפעתן על התחרות:

המדובר בהסדר לשיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה בין מתחרים. בקווים הרלוונטיים, למעט בקו לקייב, מתחרים אלה הם היחידים הרשאים להפעיל טיסות סדירות ישירות. בקו לקייב לעומת זאת, החלה ארקיע לאחרונה להתחרות בקו. מכל מקום, מעמדם של הצדדים בקו זה כמו בקווים האחרים הוא דומיננטי.

בחינתו של הקו תל-אביב – קייב מלמדת כי במהלך השנים האחרונות, אל-על ואירוסוויט הטיסו ביחד כמעט את כל הנוסעים בקו ואף שיווקו ביחד כמעט את כל המושבים 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 כמעט ולא התקיימו טיסות שכר בקו¹⁰. מכאן, שהתחרות בפועל בקו הרלוונטי מתקיימת אך ורק בין המובילים המפעילים טיסות ישירות בקו. אמנם בימים אלו החלה ארקיע להפעיל שתי טיסות שבועיות בקו זה. אולם, כפי שיובהר להלן, כניסתה של ארקיע, בשלב הנוכחי, ולפחות כל עוד ארקיע נמצאת רק בראשית פעילותה בקו, אין בה כדי להפיג את החשש התחרותי הקיים בקו. סבורה אני כי שיתוף פעולה בין שני המתחרים הוותיקים בקו, המטיסים יחד כמעט את כלל הנוסעים בו, עלול לפגוע גם ביכולתה של ארקיע להיכנס לקו, ולפגוע בכך בהזדמנות שנוצרה להתפתחותה של תחרות בקו.

בקווים לדניפרופטרובסק, סימפרופול ואודסה חלקם של הצדדים להסדר בהטסת נוסעים בקו גבוה. בקו לדניפרופטרובסק מטיסים הצדדים להסדר כמעט את כלל הנוסעים בקו, כאשר שיעור טיסות השכר והטיסות הלא ישירות נמצא זניח ביותר. בקו לסימפרופול לעומת זאת, אירוסוויט מפעילה טיסות סדירות לבד כאשר היא מטיסה כמעט את כל הנוסעים בקו. בקו לאודסה, חלקם של הצדדים להסדר בהטסת נוסעים נמצא מעט נמוך מזה שבשאר הקווים, אולם שיעור זה עדיין גבוה באופן משמעותי. בקו לאודסה יש שיעור מסוים, אם כי נמוך יחסית, של טיסות לא ישירות (בעיקר באמצעות Turkish Airlines), אולם כפי שיובהר בהמשך, יתר נתוני הקו מצביעים על קיומו של קושי תחרותי של ממש. לכן, בקו לאודסה, לא שוכנעתי כי יש בקיומו של היקף מצומצם זה של טיסות לא ישירות כדי להפיג את החשש מפני הפעלת כוח שוק ופגיעה בתחרות.

משמצאתי כי בקווים אלה, התחרות בפועל מתקיימת אך ורק בין המובילים המפעילים טיסות ישירות בקו, היינו הצדדים להסדר, וכי לא קיים כיום רסן תחרותי, ולו חלקי, על יכולתם של

¹⁰ למעט במהלך תקופה קצרה בת כשבועיים כפי שהוזכר לעיל.

הצדדים להפעיל כוח שוק בקווים אלה, שיתוף הפעולה המבוקש בין שני המתחרים היחידים, צפוי להקהות את התחרות ביניהם, ולגרום לפגיעה של ממש בתחרות ובציבור.¹¹

וידוגש, בשונה מהקו לקייב שבו נכנסה ארקיע לאחרונה, ושבזמנו מאפשר ההסכם הביטראלי - לאחר שתוקן - מינויים של שני מובילים נקובים מכל מדינה, הרי שבקווים לעידים אודסה, דניפרופטרובסק וסימפרופול גובר הקושי התחרותי בהתקיימם של חסמי כניסה משמעותיים לשווקים אלה. כאמור, ההסכם הביטראלי בין ישראל לאוקראינה, גם לאחר התיקון מאפשר מינויו של מוביל נקוב אחד בלבד מטעמה של כל מדינה להפעלת טיסות סדירות בקווים אלה. מגבלה זו מהווה חסם רגולטורי מהותי בפני כניסתם של מובילים נוספים לקו¹². לפיכך, בעתיד הנראה לעין, לא צפויה כניסתם של מתחרים נוספים לקווים אלה, משמע, שלא קיים רסן תחרותי - בדמות איום הכניסה של מתחרים - על יכולתם של הצדדים להסדר להפעיל כוח שוק.

נוסף על האמור, בחינת נתוני הקווים לקייב, אודסה ודניפרופטרובסק מעלה כי שיעורי הרווחיות של אל-על בקווים אלה גבוהים משמעותית, פי שניים ואף יותר, משיעורי הרווחיות בקווים אחרים דומים שבהם לא התקיים הסדר לשיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה. גם רמת המחירים בקווים אלו גבוהה משמעותית בהשוואה לקווים אחרים דומים שבהם לא התקיים הסדר לשיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה. נתונים אלה מחזקים את מסקנתי בדבר קיומו של קושי תחרותי בקווים אלו.

בהסדר דנן ביקשו הצדדים להתקשר ביניהם בהסכם להחלפת מושבים (Seat Swap Agreement). על פי רוב, הסדר מסוג זה אינו מחייב זיקה חזקה או שותפות בין המובילים והוא מעורר פחות חששות תחרותיים לעומת הסכמים בהם משתתפים המובילים יחד בסיכונים ובסיכויים בהפעלת הקו - עד כדי יצירת שותפות מהותית בקו¹³. יחד עם זאת, בנסיבות המקרה

¹¹ 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.

¹² משרד התחבורה בארה"ב (Department of Transportation) המוסמך לפטור באופן פרטי 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 הרלוונטיים. חסרתם של חסמי כניסה אלו מפחיתה במידת מה את הסכנות התחרותיות שעלולות לקום מן ההסדרים הכובלים שאישורם מתבקש. ראה 6th ABA Section of Antitrust Law, Antitrust Law Developments (ed. 2007) vol. II p. 1486.

¹³ לעניין האבחנה בין סוגי ההסכמים השונים ראה והשווה להחלטת הממונה על הגבלים עסקיים בעניין ההסדר בין אל-על נתיבי אויר לישראל לבין Czech Airlines j.s.c, 2009, הגבלים עסקיים, 5001479. כן ראה את החלטת הממונה על הגבלים עסקיים בעניין ההסדר בין אל-על נתיבי אויר לישראל לבין Iberia Airlines, 2009, הגבלים עסקיים, 5001477.

כאן, מששוכנעתי כי שיתוף הפעולה המבוקש בין הצדדים להסדר צפוי להביא לפגיעה של ממש בתחרות, לא מצאתי כי יש בטיבו של ההסדר כדי לשנות ממסקנתי זו.

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

4. סוף דבר:

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


רונית גורן
הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ט"ז חשוון, תש"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, הריני להודיעכם 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 לחסדרים כובלים בינה לבין המובילים 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 הטיפול בעניין בקשותיכם אלו.

טרם התקבלה החלטת הממונה בבקשת הפטור שהגשתם בעניין Air China Limited וחלטה 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.

7683 / 16 / 11v Aerovist
369422

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 שי בקל ו/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 – Aerosvit Airlines JSC; מען – 58a Shevchenko blv. Kiev, Ukraine 01032.

3. צורת ההסדר – בכתב.

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

4.1 הסכם מיום 4.5.2003, 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 Aerosvit Airlines JSC ומכוחו מורשית אל על לשווק טיסות שמפעילה Aerosvit

Airlines JSC. בקווים ת"א-קייב/אודסה/סימפרופול/דניפרופטרובסק/לבוב ובחזרה ומנגד

Aerosvit Airlines JSC. מורשית לשווק את טיסות אל על בקו ת"א-קייב/דניפרופטרובסק

/אודסה ובחזרה. פרטי הטיסות עליהן יחול ההסכם (לרבות מועדי הטיסות וכו') כמו גם הקצאת

המושבים, מחירם ואופן ההתחשבות בין הצדדים מובאים בעיקרם ב- Annex I להסכם (פרטי

נספח זה מסוכמים מדי חצי שנה לכל עונת טיס). 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:

▪ התחייבות המוביל המפעיל שלא להפלות לרעה את נוסעי המוביל המשווק לעניין רמת

השירות המוצעת בטיסותיו – (סעיף 2.3 להסכם); ובכלל זה מתן אפשרות כניסה לטרקלין

- סעיף 2.12 להסכם.

▪ כל אחד מהצדדים יודיע למשנהו על שינויים מתוכננים בלוח טיסות הקוד שייר- סעיף 2.4

להסכם.

▪ הסכמת הצדדים כי הפרסומים וההודעות לציבור בנוגע להסכם הקוד שייר יימסרו על

ידם בתיאום ובהסכמה (ראה גם סעיפים 7 ו- 32.3 להסכם) וכי בפרסומיהם יינתן

אינדיקציה ברורה לזהות המוביל המפעיל ולכך שמדובר בטיסת קוד שייר. בנוסף,

הצדדים מסכימים לכלול את טיסות הקוד שייר בכל פרסומיהם לרבות במערכות ההפצה
עמן הם עובדים – סעיפים 2.6, 2.9-2.10 ו-3 עד 4 להסכם.

■ אם ירצה המוביל המפעיל לבצע שינוי בטיסה, כגון החלפת מטוס או דחיית מועד טיסה,
מצרכים מסחריים יהיה טעון הדבר התייעצות עם המוביל המשווק והסכמתו - סעיף 5.1
להסכם.

■ המוביל המשווק רשאי לערוך ביקורת לטיסות המוביל המפעיל תחת הקוד שייר ולבחון
את הביצועים, ההנחיות והנהלים של המוביל המבצע בנושאי בטיחות, ביטחון ושירות
הקשורים לטיסות הקוד שייר. הביקורת תוגבל לבחינת ההתחייבויות תחת ההסכם –
סעיף 5.2 להסכם. נהלי הבטיחות שיחולו בכל טיסה יהיו אלה שנוהגים אצל המוביל
המפעיל- סעיף 5.7.

■ במקרה של אי סדירויות בטיסה – המוביל המבצע יטפל בנוסעי הקוד שייר כפי שהוא
מטפל בנוסעיו בהודעה על ביטול או אי סדירות שניתנה עד 24 שעות לפני הטיסה –
הטיפול בנוסעי הקוד שייר יעשה ע"י המוביל המשווק – סעיפים 5.3-5.4 להסכם.

■ הצדדים יעניקו שירות ברמה מיטבית, ובכלל זה שירות לנוסע בשדה התעופה וידברו
ביניהם כדי לפתור כל סוגיה הוגעת לעניין (סעיפים 10, 21 ו-26 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) להקים חשש כלשהו לתחרות.

7. **תקופת ההסדר הכולל** – 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.

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.

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:	31.3.09	שם:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	חתימה וחותמת:
--------	---------	-----	------------------------------	---------------