



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 ונבברכה,

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 אבנר (נר) ירקוני, עו"ד
רח' בלפור 13
תל-אביב 65211

בדואר רשום ובפקס 03-6290789

שלום רב,

הנדון: החלטה בבקשת הפטור שהגישה אל על להסדר בינה לבין Tandem Aero S.R.L

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 Tandem Aero S.R.L.

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

380463 / 7690



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 בע"מ לבין Tandem - Aero S.R.L

1. פתח דבר

ביום 31.3.09 הוגשה בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק") להסדר כובל, שעיקרו שיתוף פעולה בשיווק קיבולת טיסה (להלן: "ההסדר"), בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל-על") לבין Tandem - Aero S.R.L (להלן: "Tandem").

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 בשוק הרלוונטי, 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 הלאומי" של מדינת ישראל. אל-על מפעילה טיסות סדירות בין ישראל למדינות רבות בעולם והיא מובילה בדרך האוויר נוסעים ומטען (כולל כבודה ודואר). בנוסף, אל-על מפעילה, באמצעות חברת הבת שלה סאן דור נתיבי אויר לישראל בע"מ, 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 אינה מפעילה טיסות בקו שבין תל-אביב לקייסינג, אך היא שיווקה עד לאחרונה מושבים על גבי טיסותיה של Tandem לעד זה. במסגרת הבקשה דגן, מבקשת אל-על להמשיך בהתקשרותה עם Tandem בהסדר לשיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה.

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

lishka@antitrust.gov.il

380304 /7699

Tandem - חברת תעופה מולדבית פרטית שנוסדה בשנת 1997. החברה מובילה בדרך האוויר נוסעים, מטען ודואר. Tandem מקיימת את פעילותה באמצעות מספר מצומצם של מטוסים שבבעלותה, כמו גם באמצעות חכירה של מטוסים. Tandem מפעילה טיסות סדירות ישירות, בין היתר, בקו התעופה הישיר שבין תל-אביב לקיישינב. ביחס לקו זה הוגשה בקשת הפטור דנן.

2.2 ההסדר

בקשת הפטור דנן מתייחסת להסכם לשיתוף פעולה לשיווק של קיבולת טיסה בקו תל-אביב – קיישינב. כאמור, בקו זה Tandem מפעילה טיסות ואילו אל-על אינה מפעילה טיסות משל עצמה, אלא רק משווקת מושבים על גבי טיסותיה של Tandem.

במסגרת הסכם זה ניתנה לאל-על הזכות לשווק כמות מסוימת של מושבים (אשר נקבעה מראש) על גבי טיסותיה של Tandem בקו תל-אביב – קיישינב. אל-על נדרשת לשלם תמורה מסוימת שנקבעה בהסכם – אך זאת רק בעבור מושבים אותם הצליחה לשווק. את המושבים שאל-על לא הצליחה לשווק, רשאית היא להשיב ל-Tandem, והיא אינה נושאת בגינם כל תשלום (Soft Block Agreement). על פי ההסכם, אל-על רשאית להשיב ל-Tandem 50% מן המושבים שהוקצו עבורה ושלא הצליחה לשווקם עד 7 ימים לפני מועד הטיסה. ההסכם מוסיף וקובע כי אל-על רשאית להשיב ל-Tandem את כל שאר המושבים שנותרו בידה ושלא שווקו על ידה עד 3 ימים לפני מועד הטיסה.

המדובר למעשה בהסכם לפיו מקבלת אל-על זכות לשווק מושבים על גבי טיסותיה של Tandem, מבלי שהיא נושאת בסיכון ביחס לאותם מושבים אשר לא עלה בידה לשווק.

ההסכם כולל גם הסכמה בין המובילים על שיתוף בקוד (Code Share). הסכמה זו מאפשרת לאל-על לשווק את אותם מושבים של Tandem תחת קוד ומספר הטיסה של אל-על.¹

במסגרת ההסכם, מסדירים ביניהם הצדדים נושאים נוספים כגון אופן פרסום ההסדר; אופן פרסום המושבים במערכות ההפצה הגלובליות ובמערכת ההזמנות של כל אחת מהן; האיכות ורמת השירות המינימאלית לה יזכו רוכשי המושבים המועברים וכיוצא ב.

המדובר למעשה אם כן, בהסדר לשיתוף פעולה בין מתחרים – המתחרים היחידים הרשאים להפעיל טיסות ישירות סדירות בקו הרלוונטי – לשיווק טיסות ישירות סדירות בקו תל-אביב – קיישינב. הסדר זה לשיתוף פעולה בשיווק בין מתחרים מהווה הסדר כובל בהתאם לסעיף 2(א) ו-2(ב) לחוק.

¹ 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.

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 בשיווק קיבולת טיסה גם אינו חוסה תחת הוראות פטור הסוג² הפטור הסדרים מסוימים בין מובילים בינלאומיים באוויר.³ על כן, נדרש הסדר זה לפטור או לאישור בהתאם להוראות החוק.

2.3 השווקים הרלוונטיים:

השוק הרלוונטי לבחינתו של ההסדר דנן הוא קו התעופה שבין תל-אביב לקיימב⁴ (להלן: "הקו הרלוונטי"), כאשר ההסדר מתייחס לטיסותיה הישירות והסדירות של Tandem בקו זה.⁵

על פי ההסכם הבילטרלי בין ישראל למולדובה⁶ רשאית כל מדינה למנות רק מוביל אחד מטעמה (להלן: "מוביל נקוב") אשר יהיה רשאי לקיים קו סדיר של טיסות ישירות בין שתי המדינות. בהתאם להסכם זה, מונתה אל-על כמוביל נקוב יחיד מטעם ישראל, ואילו Tandem מונתה כמוביל נקוב יחיד מטעמה של מולדובה.

ההסכם הבילטרלי של ישראל עם מולדובה מבקש, בין היתר, מן המובילים לתאם ביניהם, במידת האפשר, את פעילותם בקו. כך לדוגמא, מבקש ההסכם כי המחירים, לוח הזמנים והתדירויות של הטיסות המופעלות בקו יתבססו על הסכמות הדדיות בין המובילים הנקובים. כמו כן, ההסכם קובע שככלל הקיבולת צריכה להתחלק באופן שווה בין המובילים הנקובים בקו.

ההסכם הבילטרלי מבקש שתתקיים הסכמה מסחרית בין המובילים הנקובים, כל זמן שהם פועלים בקו. על פי ההסכם הבילטרלי, המובילים נדרשים להגיש לרשויות התעופה של המדינות את ההסכם המסחרי, מחירי הטיסות, לוח הטיסות ותדירויות הטיסות לשם אישורם.

ההסכם הבילטרלי מוסיף וקובע כי במידה והמובילים הנקובים בקו לא מצליחים להגיע להסכמות ביניהם, תועבר הסוגיה להכרעתן של רשויות התעופה של המדינות.

² כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר), תשס"ט - 2008.

³ 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 Tandem ואל-על.

⁴ 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 לבין נוסעים רגישי מחיר (ראה שם); אולם, לא מצאתי כי קיים צורך להוסיף ולפרט בעניין אבחנה זו במסגרת החלטה זו.

⁵ בתחום התעופה קיימים מספר סוגי טיסות: טיסות סדירות ישירות, טיסות שכר וטיסות סדירות בלתי ישירות הכוללות טיסת המשך (Connection) וכיוצ"ב. ככלל, השפעת ההסדר על התחרות תיבחן תוך מתן הדעת לקיומם או העדרם של סוגי טיסות אלה בקווים הרלוונטיים, ומידת תחליפיותם, כל מקרה לפי נסיבותיו.

⁶ ככלל, מערך הטיסות הבינלאומיות הסדירות אל ישראל וממנה מוסדר במסגרת הסכמים בינלאומיים בילטרליים (דו-צדדיים) עליהם חתומה מדינת ישראל עם כל אחת מן המדינות האחרות.

הוראותיו אלו של ההסכם הבילטרלי אינן עולות בקנה אחד עם החשיבות שמייחס המחוקק להגברתה של התחרות בתחום התעופה,⁷ ואף אינן עולות בקנה אחד עם החלטות הממשלה ומאמציו של משרד התחבורה להגביר את התחרות בקווי התעופה בשנים האחרונות. דומה בעיניי כי הגיעה העת לשינויים של הסכמים אלו.

על פי המידע שמסרה לנו אל-על אין הסכמות מסחריות על הקו מעבר להסדר שבגינו מתבקש הפטור. אל-על הבהירה כי לוחות הזמנים, מספר התדירויות, סוג המטוס ושעות ההמראה בקו נקבעים על ידי Tandem באופן עצמאי. הסכמות כגון אלו בין מתחרים – אילו התקיימו – היו מהוות כפי הנראה כבילות 'עירומות' (Naked Restraints) אשר פגיעתן בתחרות ברורה.⁸

בקו שבין תל-אביב לקישינב, Tandem מפעילה 2 טיסות שבועיות בעונת הקיץ וטיסה שבועית אחת בעונת החורף.

3. ניתוח הכבילות והשפעתן על התחרות:

כפי שהובהר לעיל, מדובר כאן בהסדר לשיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה, בין המתחרים היחידים הרשאים להפעיל טיסות סדירות בקו תל-אביב – קישינב.⁹

בחינת נתוני הקו לקישינב מלמדת כי Tandem היא המוביל הדומיננטי וכמעט היחיד בקו. Tandem הינה כאמור היחידה המפעילה טיסות ישירות סדירות בקו. רק שיעור נמוך מן הטיסים בקו טסו בטיסות לא ישירות, ובקו לא התקיימו כלל טיסות שכר בשנים האחרונות.

ל- Tandem למעשה לא קיים כל רסן תחרותי בקו, בדמות איום כניסה של מתחרים נוספים לקו. שכן כאמור, ההסכם הבילטרלי בין ישראל למולדובה מאפשר מינויו של מוביל נקוב אחד בלבד מטעמה של כל מדינה להפעלת טיסות סדירות בקווי התעופה שבין המדינות.¹⁰ כפי שיובהר להלן,

⁷ 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 י' 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.

⁸ חשווה בע"פ 2560/08 מדינת ישראל נ' ירון וול ואח', תק-על 2009 (3), 149, פסקה כו.

⁹ 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 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.

¹⁰ 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 הרלוונטיים. הסרתם של חסמי כניסה אלו מפחיתה במידת מה את הסכנות התחרותיות שעלולות לקום מן ההסדרים

בשל ההסדר פוחתים באופן משמעותי גם התמריצים של אל-על להתחרות בקו ולהפעיל בעצמה טיסות בקו.

כאמור, הצדדים התקשרו ביניהם בהסכם להקצאת מושבים מסוג (Soft Block Agreement), לפיו רשאית אל-על לרכוש מ-Tandem מספר מושבים מבלי שהיא נושאת בסיכון לגביהם. שכן, אל-על רשאית על פי ההסכם להחזיר ל-Tandem את המושבים שלא הצליחה לשווק (במסגרת המועדים שנקבעו לכך בהסכם) מבלי שהיא נושאת בעלותם. בנסיבות מסוימות, הסכם כזה עלול להקים חששות תחרותיים של ממש, שכן הוא עלול לגרוע מן התמריצים של חברות התעופה לקיים תחרות ביניהן בקו בדרך של הפעלת טיסות באופן עצמאי¹¹.

במסגרת בחינת השפעתו של ההסדר על התחרות בחנתי את המחיר אשר נדרשת אל-על לשלם עבור המושבים שהוקצו לה על ידי Tandem (להלן: "מחיר העברה"). מחירי העברה שנדרשת אל-על לשלם בקו זה הינם נמוכים באופן משמעותי ביחס למחיר שבו נמכרים המושבים לצרכנים. מחירי העברה הללו נמוכים באופן משמעותי גם ביחס למחירים בהם משווקת Tandem את מושביה לסוכני נסיעות עמם היא עובדת. על אף שאל-על רוכשת את המושבים הללו במחירים נמוכים כאמור, מצאתי כי אל-על הציעה לצרכן מחירים דומים למחיריה של Tandem בקו.

יתר על כן, בחינה כלכלית שנערכה ברשות מלמדת כי רווחיה של אל-על משיווק מספר מצומצם של מושבים על גבי טיסותיה של Tandem (בשל הפער המשמעותי בין מחירי העברה למחירים לנוסעים) דומים לסך כל הרווחים הצפויים של אל-על בקו, לו הייתה בוחרת להפעיל בעצמה טיסות בקו ולהתחרות ב-Tandem (במחיר תחרותי). רווחים אלו, בחינתן העדר הסיכון שאל-על נושאת עבור המושבים אותם היא רוכשת מ-Tandem, מפחיתים באופן משמעותי את התמריצים של אל-על להפעיל בעצמה טיסות בקו ולהתחרות ב-Tandem.

נוסף על האמור, בחינת נתוני הקו מעלה כי רמת המחירים בקו גבוהה בהשוואה לקווים אחרים דומים שבהם לא התקיים הסדר לשיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה. נתון זה אף מחזק את מסקנתי בדבר קיומו של קושי תחרותי בקו.

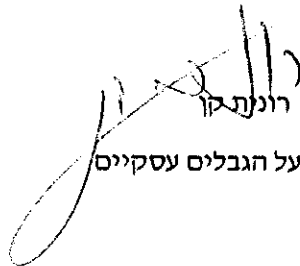
בנסיבות אלה שוכנעתי כי שיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה בין הצדדים להסדר עלול להביא לפגיעה של ממש בתחרות בקו הרלוונטי.

הכובלים שאישורם מתבקש. ראה 6th ed. ABA Section of Antitrust Law, Antitrust Law Developments (vol. II p. 1486 (2007).

¹¹ לעניין סוגי ההסכמים 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.

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.


 רונית קון
 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 לחודעכם 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 לחודיעכם 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 ובברכת 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 אייר 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 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 /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 – Tandem- Aero S.R.L; מען – 10, Bul. Negrustsi, Kishiniev

3. צורת ההסדר – בכתב.

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

4.1 הסכם מיום 1.5.2000, על כל צרופותיו, מצורף בזאת כנספת 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 Tandem ומכוחו מורשית אל על לשווק טיסות שמפעילה Tandem בקו ת"א-קייב ובחזרה. פרטי הטיסות עליהן יחול ההסכם כמו גם הקצאת המושבים, מחירים ואופן ההתחשבות בין הצדדים מובאים ב- Annex 12 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:

- הסכמת הצדדים כי בפרסומיהם תינתן אינדיקציה ברורה לזהות המוביל המפעיל ולכן שמדובר בטיסת קוד שייר - סעיף 2 להסכם. בנוסף, המוביל המשווק יכלול את טיסות הקוד שייר בכל פרסומיו לרבות במערכות ההפצה עמן הוא עובד - סעיף 6 להסכם.
- במקרה בו תבקש Tandem לעכב טיסה, לבטלה, לשנות סוג מטוס וכדומה בשל צרכים מסחריים, היא תתייעץ עם אל על לחשגת הסכמתה במידת האפשר – סעיף B4.
- במקרה של אי סדירויות, עיכובים וביטולים של טיסות קוד שייר, המוביל המפעיל ידאג לטיפול בנוסעים שלא עלו לטיסה, בעזרת נציג אל על במידת הניתן, כאשר העלויות הנובעות מכך יחולקו בין הצדדים - סעיף 15 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 ולהבטיח 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 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:	שם:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	חתימה וחותמת:
--------	-----	------------------------------	---------------