

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים.

החלטת הממונה מתבססת על כך שאין בהסכם פגיעה של ממש בתחרות וכי עיקרן של הכבילות 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 הכולל שעליו ניתן הפטור.

החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מס' 6265, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

י"ד בטבת התש"ע (31 בדצמבר 2009)

(חמ 41-3)

יוני קן
הממונה על הגבלים עסקיים

הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

אני מודיעה, בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן – החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיוזגים, כי ביום ה' בטבת התש"ע (22 בדצמבר 2009), החלטתי לפטור את הצדדים להסדר מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר כובל שפרטיו כלהלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
7768	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Air China Limited	שיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה	הובלת נוסעים בקו תל אביב-בייג'ין בדרך האוויר

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים.

החלטת הממונה מתבססת על כך שאין בהסכם פגיעה של ממש בתחרות וכי עיקרן של הכבילות 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 הכולל שעליו ניתן הפטור.

החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מס' 7768, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

י"ד בטבת התש"ע (31 בדצמבר 2009)

(חמ 41-3)

יוני קן
הממונה על הגבלים עסקיים

¹ ס"ח התשמ"ח, עמ' 128; התש"ס, עמ' 113.

הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

אני מודיעה, בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן – החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיוזגים, כי ביום י"ד בטבת התש"ע (31 בדצמבר 2009), החלטתי לפטור את הצדדים להסדר מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר כובל שפרטיו כלהלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
7782	ישראליפט תעשיות (1972) בע"מ ישראליפט אחזקה (1972) בע"מ Kone Elevators Ltd.	בלעדיות באספקה ובהפצה	התקנת מעליות ותחזוקתן

תוקפו של פטור זה עד יום ט' בטבת התשע"ה (31 בדצמבר 2014).

החלטת הממונה מתבססת על כך שאין בהסכם פגיעה של ממש בתחרות וכי עיקרן של הכבילות אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

¹ ס"ח התשמ"ח, עמ' 128; התש"ס, עמ' 113.



רשות ההגבלים העסקיים

הודעה על פטור מאישור הסדר כובל לפי חוק

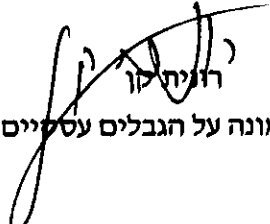
ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988¹ (להלן – החוק), ולאחר התייעצות עם הועדה לפטורים ולמיזוגים, אני מודיעה כי ביום ה' בטבת התש"ע (22 בדצמבר 2009) החלטתי לפטור את הצדדים להסדר מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר כובל שפרטיו כדלקמן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
7768	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ Air China Limited	שיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה	הובלת נוסעים בקו תל אביב - בייג'ין בדרך האוויר

תוקפו של הפטור מוגבל לשלוש שנים.

החלטת הממונה מתבססת על כך שאין בהסכם פגיעה של ממש בתחרות וכי עיקרון של הכבילות אינו בהפחתת התחרות או מניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. 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 שעליו ניתן הפטור. החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מספר 7768 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.


הממונה על הגבלים עסקיים

י"ד טבת, תש"ע

31 דצמבר 2009

חמ 1 - 4 - 3

¹ ס"ח התשמ"ח, עמ' 128; התש"ס, עמ' 113.



רשות ההגבלים העסקיים

ירושלים, ה' טבת, תשי"ע

22 דצמבר, 2009

פטור: 7768

בפקס: 03-6846001

לכבוד

ד"ר דוד תדמור

שי בקל, עו"ד

תדמור ושות', עורכי דין

מרכז עזריאלי 5, המגדל הרובע

דרך מנחם בגין 132

תל אביב 67021

הנדון: החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל בין: אל על נתיבי אוויר לישראל

בע"מ - Air China

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 ובברכה,

ד"ר שלומי פריגט
בצלח באשי



רשות ההגבלים העסקיים

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

הסדר בין אל-על נתיבי אויר לישראל לבין Air China

1. פתח דבר

ביום 22.6.09 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 Air China Limited (להלן: "אייר צ'יינה") בנוגע לשיתוף פעולה בשיווק כרטיסי טיסה (להלן: "ההסדר").

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיוזגים, שוכנעתי כי אין הכבילות פוגעות פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור, כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, וכי אין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. מטעמים אלו ראוי ההסדר 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 אל בייג'ין. ביחס לקו זה מוגשת בקשת הפטור דנן.

אייר צ'יינה – חברת תעופה ממשלתית הנחשבת למוביל הלאומי של סין. החברה נוסדה בשנת 1988 ובסיסה הראשי הוא בבייג'ין. בחודש דצמבר 2007 הצטרפה אייר צ'יינה לברית התעופה

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

lishka@antitrust.gov.il

381606 /7768

העולמית Star Alliance. אייר ציינה מפעילה טיסות בכ- 243 קווי תעופה שונים מתוכם 69 קווים בינלאומיים. אייר ציינה אינה מפעילה טיסות לישראל מזה כ- 14 שנים. במסגרת ההסדר כאן, מבקשת אייר ציינה לשווק מושבים על גבי טיסותיה של אל-על בקו התעופה תל-אביב – בייג'ין.

2.2 ההסדר

בקשת הפטור דגן מתייחסת להסכם לשיתוף פעולה לשיווק קיבולת טיסה, לפיו רשאית אייר ציינה לשווק מושבים על גבי טיסות שמפעילה אל-על בקו ת"א – בייג'ין. ההסדר אינו קובע מגבלה מראש על כמות המושבים שאייר ציינה רשאית לשווק על גבי טיסותיה של אל-על, אלא השיווק נעשה על בסיס מקום פנוי באותן מחלקות שנקבעו מראש בין הצדדים וסומנו לצורכי ההסדר (Free-sale Agreement).

בהתאם להסדר זה יוכל מוביל המבקש לשווק כרטיס (להלן: "המוביל המשווק") על גבי מטוסו של המוביל האחר המפעיל את הטיסה (להלן: "המוביל המפעיל"), לשווק כרטיס על בסיס מערכת ההזמנות הממוחשבת (CRS). כאמור, אייר ציינה אינה מפעילה טיסות בעצמה בקו תל-אביב – בייג'ין, ולכן, היא פועלת במסגרת ההסדר כאן כמוביל משווק בלבד על גבי טיסותיה של אל-על.

במסגרת ההסדר, קבעו הצדדים ביניהם מחיר העברה קבוע למושב עבור כל אחת מן המחלקות שעליהן חל ההסדר. מחיר ההעברה האמור ישולם בידי אייר ציינה לאל-על, עבור כל מושב המשווק על ידי אייר ציינה. אייר ציינה אינה מחויבת, על פי ההסדר, לשווק כמות מינימאלית של מושבים.

ההסדר כולל גם הסכמה בין המובילים על שיתוף בקוד (Code Share). הסכמה זו מאפשרת לאייר ציינה לשווק את אותם מושבים של אל-על תחת קוד ומספר הטיסה של אייר ציינה¹.

במסגרת ההסדר מצהירה אל-על על סוג המטוס, היום והשעה שהיא צפויה להפעיל בהם את טיסותיה. 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.

המדובר אם כן בהסדר לשיתוף פעולה בין מתחרים בשיווק מושבים על גבי טיסות סדירות בקו התעופה ת"א – בייג'ין. 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 3(7) לחוק שעניינו הסדרים הנוגעים לתובלה בינלאומית באוויר ובים. הסדר זה שעיקרו בשיתוף פעולה לשיווק

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.

קיבולת טיסה אינו חוסה גם בהוראות פטור הסוג², הפוטר הסדרים מסוימים בין מובילים בינלאומיים באוויר³. על כן, נדרש הסדר זה לפטור או לאישור בהתאם להוראות החוק.

2.3 השוקים הרלוונטיים:

השוק הרלוונטי העיקרי לבחינתו של ההסדר דנן הוא קו התעופה שבין תל-אביב לבייג'ין⁴ (להלן: "הקו הרלוונטי"). ההסדר נוגע לטיסותיה הישירות הסדירות של אל-על בקו זה.

על פי ההסכם הבילטרלי⁵ בין ישראל לסיין משנת 1993 רשאית כל אחת מן המדינות למנות מוביל נקוב אחד מטעמה בקווי התעופה שבין המדינות. בהתאם, מונתה אל-על כמוביל נקוב מטעם ישראל, ואילו אייר צ'יינה מונתה כמוביל נקוב מטעמה של סיין.

ההסכם הבילטרלי של ישראל עם סיין מבקש בין היתר, מן המובילים לתאם ביניהם, במידת האפשר, את פעילותם בקו. כך לדוגמא, מבקש ההסכם כי המובילים הנקובים בקו יתאמו ביניהם את מחירי הטיסות, תוך התייעצות עם חברות תעופה אחרות הפועלות בקו או בחלק ממנו. במידה והמובילים אינם מצליחים להגיע להסכמה ביניהם, מבקש ההסכם כי רשויות התעופה יקבעו את המחיר לפי הסכם הדדי ביניהן. על פי ההסכם הבילטרלי, מחירי הטיסות יוגשו לרשויות התעופה של המדינות לשם אישורם. בנוסף, מבקש ההסכם הבילטרלי כי הקיבולת בקו, לוח הטיסות ותדירות הטיסות המופעלות בקו יתבססו על הסכמות הדדיות בין המובילים, וכי הסכמות אלו יוגשו לאישורן של רשויות התעופה. יחד עם זאת, במידה והמובילים הנקובים בקו לא מצליחים להגיע להסכמות ביניהם, קובע ההסכם הבילטרלי כי יסכימו בעניין זה רשויות התעופה של המדינות.

על פי מזכר הבנות בין רשויות התעופה של המדינות משנת 2002, רשאי כל אחד מן המובילים הנקובים בקו להפעיל עד 7 טיסות שבועיות (נוסעים, מטען ודואר). כיום מפעילה אל-על 3 טיסות נוסעים שבועיות בקו לבייג'ין.

הוראותיו של ההסכם הבילטרלי הקוראות לתיאום של מחירים וקיבולת (על אף שאינו מחייב את המובילים לתאם ביניהם את פעילותם בקו ומותיר זאת לשיקול דעתם) אינן עולות בקנה אחד

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

³ 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 אייר צ'יינה 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 לנוסעים רגישי מחיר (ראה שם); אולם, לא מצאתי כי קיים צורך להוסיף ולפרט בעניין אבחנה זו במסגרת ההחלטה הנוכחית.

⁵ ככלל, מערך הטיסות הבינלאומיות הסדירות אל ישראל וממנה מוסדר במסגרת הסכמים בילטרליים (דו-צדדיים) עליהם חתומה מדינת ישראל עם כל אחת מהמדינות האחרות.

עם החשיבות שמייחס המחוקק להגברתה של התחרות בתחום התעופה⁶, 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 מצגים עובדתיים שהציגה בפני אל-על, אין הסכמות מסחריות בין הצדדים להסדר בנוגע לפעילותם בקו הרלוונטי מעבר להסדר בגינו מתבקש הפטור, ובייחוד אין בין הצדדים כל הסכמה בנוגע לתדירות, כמות או מחיר מעבר להסדר זה. הסכמות אלו בין מתחרים – ככל שהיו מתקיימות – היו מהוות כפי הנראה כבילות 'עירומות' (Naked Restraints) אשר פגיעתן בתחרות ברורה.⁷

3. ניתוח הכבילות והשפעתן על התחרות:

מדובר בהסכם לשיתוף פעולה לשיווק מושבים על גבי טיסותיה של אל-על בקו תל-אביב – בייג'ין. בשונה מהסכמים אחרים לשיתוף פעולה בין מתחרים בתחום התעופה, אשר היו קיימים בין מובילים באוויר עובר לתיקונו של חוק ההגבלים העסקיים בשנת 2007, ואשר הובאו לבחינתו לאחר תיקון החוק, ההסדר דנן מתייחס לשיתוף פעולה עתידי שטרם יצא אל הפועל.

כאמור, על פי ההסדר דנן, אין המובילים מגבילים מלכתחילה את היקף המושבים שישווקו במסגרתו. אולם, הם מבקשים לתאם ביניהם ולקבוע מראש את מחלקות הרישום על גבי טיסות אל-על אשר תשמשנה לצורך ההסדר. משמע, ההסדר אינו נותן בידי אייר ציינה גישה לכל מחלקות הרישום של אל-על, אלא רק לאותן מחלקות שנקבעו מראש בין הצדדים. שיווק המושבים על ידי הצדדים להסדר באותן מחלקות שנקבעו ביניהם נעשה על בסיס מקום פנוי. במסגרת הסדר זה אייר ציינה מוכרת את המושב לנוסע, ומשלמת בגינו מחיר העברה קבוע מראש לאל-על. המוביל המשווק, אייר ציינה, אינו נושא למעשה בסיכון ביחס למושבים של אל על אותם לא הצליח לשווק.

ככלל, הסדר כגון זה, נושא בחובו סיכון של ממש לפגיעה בתחרות. שכן, בנסיבות מסוימות, עלול ההסדר להפחית את התמריץ של המוביל המשווק (אייר ציינה) 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 מהעדד הסיכון שלו בשיווק מושבים על גבי טיסתו של המוביל האחר, והן מהרווח לו יזכה משיווקו של מושב כאמור. יחד עם זאת, בנסיבות כאן, שוכנעתי כי ההסדר אינו פוגע בתחרות בקו. כאמור,

⁶ 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, תיקון מס' 10, התשס"ז – 2007. חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג – 1963 (תיקון מס' 2), התשס"ו – 2006.

⁷ השווה בע"פ 2560/08 מדינת ישראל נ' ירון וול ואח', תק-על 2009 (3), 149, פסקה פו.

כיום אל-על היא החברה היחידה המפעילה טיסות ישירות בקו לבייג'ין, ואילו אייר צ'יינה לא נכנסה לפעילות בקו זה במשך כ-14 שנים, וזאת בלי קשר להסדר כאן. בהתאם למידע שיש בפני שוכנעתי כי ההסדר אינו משנה באופן מהותי את מכלול מערכת התמריצים של אייר צ'יינה להיכנס לפעילות בקו, היה ותשקול לעשות כן. מכאן שאין ההסדר מרע את מצב התחרות בקו.

בחינת הנתונים הנמצאים בידי מעלה כי מחירי ההעברה שנקבעו בהסכם והמשולמים על ידי אייר צ'יינה לאל-על עבור המושבים המשווקים על ידי אייר צ'יינה אינם נמוכים באופן שעלול להניא את אייר צ'יינה מלהיכנס לפעילות בקו. בנוסף, בהנחה שהיקף השימוש של אייר צ'יינה במושבים על גבי טיסותיה של אל-על במסגרת ההסדר לא יחרוג מהיקף השימוש שנעשה באותן מחלקות בעבר על ידי אל-על, הרי שהיקף השימוש הצפוי אינו גבוה, ואינני מוצאת בהסדר קושי תחרותי של ממש.

ההסדר מקים כמה תועלות. הוא מאפשר ערוץ שיווק נוסף לטיסות אל-על לבייג'ין. כן מקל ההסדר על אייר צ'יינה להציע טיסות משולבות מתל-אביב ליעדים אחרים בסין ומחוצה לה, דרך בייג'ין. אולם, לא היה בתועלות אלה כדי להצדיק מתן פטור לו גרם ההסדר לפגיעה של ממש בתחרות.

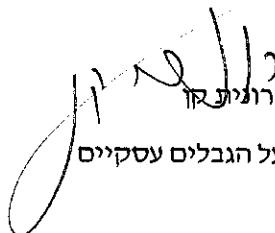
באשר לכבילות הנלוות להסדר שוכנעתי כי הן נחוצות למימוש עיקרו של ההסדר, וכי אין מקימות חשש של ממש לפגיעה בתחרות.

אשר על כן, משמצאתי כי אין בהסדר שלפני משום פגיעה של ממש בתחרות בשוק הרלוונטי, מצאתי לנכון להעניק את הפטור המבוקש.

3. סוף דבר:

לאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ומיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים ולהעניק את הפטור המבוקש. תוקפו של פטור זה למשך 3 שנים ממועד החלטתי זו.

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.


הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ה' טבת תש"ע

22 דצמבר 2009

381606 /7768



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 אויר 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 ו/או עו"ד שי בקל ו/או עו"ד זהר דוד

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 – Air China Limited ("Air China"); מען – 30 Tianzhu Road, Tianzhu Airport Economic Development Area, Shunyi District, Beijing, China 101312, P.R. China

3. צורת ההסדר – בכתב.

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

ההסכם בנוסחו הסופי, על כל צרופותיו, מצורף בזאת כנספת א', עם סיום סבב החתימות המתבצע כעת בחברות, יועבר העתק הסכם חתום.

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 Air China ומכוחו מורשית Air China לשווק את טיסות אל על בקו ת"א-בייג'ין ובחזרה כאשר הצדדים מתעתדים להוסיף אפשרות לאל על לשווק טיסות המשך של Air China בגן בייג'ין לבין יעדים שונים בתוך סין ומחוץ לסין (כדוגמת אוסטרליה), יעדים אליהם אל על לא טסה, כמפורט בפרוטוקול המצ"ב כנספת ב'. פרטי הטיסות עליהן יחול ההסכם מובאים ב- Appendix A להסכם (פרטי נספח זה מסוכמים מדי חצי שנה לכל עונת טיס). ההתחשבות בגן הצדדים מוסדרת בעיקרה בסעיף 2.9 להסכם, ב- Article 8 להסכם וב- Appendix C להסכם.¹ ההסדרים הנוגעים לקישור מערכות החומנה והמלאי, כמתחייב מאופיו של ההסכם כהסדר Free Sale (ראה לעניין זה הרחבה במכתב הנלווה מיום 31 במרץ 2009), מרוכזים בעיקרם בסעיף 2 ל- Appendix A. ניתוח נרחב של הסכמי קוד שייר, הטעמים להתקשרות בהם, התועלות הגלומות בהם לתחרות ולציבור וההסדרים המסחריים העיקריים המצויים בהם חובאו במכתב הנלווה מיום 31 במרץ 2009. ההסכם בגן הצדדים כולל מספר תניות נלוות כדלקמן:

¹ הסכם הקוד שייר מפתח גם ל- Special Prorate Agreement בגן החברות (Annex B), אשר מצוי בהליכי גיבוש סופיים. מצ"ב כנספת ג', טיוטה עדכנית של הסכם זה (עם השלמת ההסכם יועבר אליכם ויסח סופי).

הסכמת הצדדים לשתף פעולה בקידום טיסות הקוד שייר ולהיוועץ אחד בשני לשם כך, 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 2.2-2.6 ו-3 Article להסכם.

התחייבות המוביל המפעיל להודיע למוביל המשווק על אי סדירויות, עיכובים וביטולים של טיסות קוד שייר ולא להפלות את ניסעי המוביל המשווק לעניין הטיפול בהם במצבים אלה. בהודעה על ביטול או אי סדירות שניתנה עד 48 שעות לפני הטיסה – הטיפול בניסעי הקוד שייר יעשה ע"י המוביל המשווק – סעיפים 4.2-4.6 להסכם.

הסכמה בין הצדדים כי הסטנדרט המינימאלי לבטיחות ובטחון יהיה ה- IOSA (סטנדרט יאט"א) – סעיף 22.3 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).

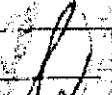
8. הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין –

8.1 עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

8.2 הכבילות 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 הובאו במכתב הנלווה מיום 31 במרץ 2009.

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

תאריך:	29.6.09	שם:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	חתימה וחותמת:	
--------	---------	-----	------------------------------	---------------	---

עומר שלו, עו"ד
היועץ המשפטי וחוקר החברה

אלי כהן
מנכ"ל לשכת קשרים תעופתיים