

## הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988<sup>1</sup> (להלן – החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיזוגים, אני מודיע כי ביום ד' בטבת התשע"ו (16 בדצמבר 2015) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
10223	אל על נתיבי אויר לישראל Air China	הסכם קוד שייר	טיסות לסין

תוקפו של הפטור מוגבל לחמש שנים.

החלטתי מתבססת על כך שאין בכבילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות, עיקרו של ההסדר 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 הכובל שעליו ניתן הפטור.

החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מס' 10223, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' עם ועולמו 4, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

ט"ו בטבת התשע"ו (27 בדצמבר 2015)  
(חמ 41-3-ה1)

אורי שוורץ

הממונה על ההגבלים העסקיים (בפועל)

<sup>1</sup> ס"ח התשמ"ח, עמ' 128; התש"ס, עמ' 113.

## הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988<sup>1</sup> (להלן – החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיזוגים, אני מודיע כי ביום כ"ו בחשוון התשע"ו (8 בנובמבר 2015), החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
10234	אל-על נתיבי אויר לישראל בע"מ סאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ ישראיר תעופה ותיירות בע"מ	שיתוף פעולה	טיסות שכר

תוקפו של הפטור מוגבל ל-5 שנים.

החלטתי מתבססת על כך שאין בכבילות שבהסדר כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות, עיקרו של ההסדר 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 הכובל שעליו ניתן הפטור.

החלטת הפטור פתוחה לעיון הציבור בתיק פטור מס' 10234, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' עם ועולמו 4, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

ט"ו בטבת התשע"ו (27 בדצמבר 2015)  
(חמ 41-3-ה1)

אורי שוורץ

הממונה על ההגבלים העסקיים (בפועל)

<sup>1</sup> ס"ח התשמ"ח, עמ' 128; התש"ס, עמ' 113.



ירושלים, כ"ו חשוון, תשע"ו  
8 נובמבר, 2015

פטור : 10234

בפקס : 03-6103111

לכבוד

עו"ד מיכל הלפרין  
עו"ד ליאת הרצקה  
מיתר, ליקוורניק, גבע לשם טל עורכי דין  
רח' אבא הלל סילבר 16  
רמת גן 5250608

**הנדון: החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל בין :**

**אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ – ארקיע קווי תעופה ישראלים בע"מ**

הנני מתכבדת להעביר אליכם את החלטת הממונת 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  
אנגילה טרואטסילי



**החלטה בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדרים שבין אל-על נתיבי אויר  
לישראל בע"מ וסאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ לבין ארקיע קווי תעופה  
ישראליים בע"מ וישראיר תעופה ותיירות בע"מ**

**1. פתח דבר**

לפניי שתי בקשות למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק") הנוגעות לשני הסדרים, הראשון בין אל-על נתיבי אוויר לישראל (להלן: "אל-על") וסאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ (להלן: "סאן-דור") לבין ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ (להלן: "ארקיע"), והשני נערך בין אל-על וסאן דור לבין ישראיר תעופה ותיירות בע"מ (להלן: "ישראיר").

במסגרת ההסדרים האמורים חוכרות ארקיע וישראיר מטוסים של אל-על, על צוותיהם,<sup>1</sup> כאשר במקביל נרכשת קיבולת המטוסים על-ידי חברת סאן-דור (חברת בת של חברת אל-על), המשווקת אותה לנוסעים (להלן: "ההסדרים"). ההסדרים רלוונטיים לטיסות בשבתות ובמועדי ישראל בלבד. להסדרים האמורים ניתנו שני פטורים בעבר בשנת 2011 ובשנת 2013 (להלן: "פטור 2011" ו"פטור 2013" בהתאמה). כעת הצדדים מבקשים לקבל פטור נוסף, זהה במהותו, שתוקפו יהיה ל-5 שנים.

לאחר שבחנתי את ההסדרים ואת הכבילות המצויות בהם, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי עיקרם של ההסדרים אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, כי אין בהם כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרם וכי אינם פוגעים פגיעה של ממש בתחרות בשוק. מטעמים אלו ראויים ההסדרים לפטור לפי סעיף 14 לחוק מהנימוקים שיפורטו להלן.

**2. הצדדים וההסדרים**

**1. הצדדים להסדרים**

**אל-על -** חברת תעופה ציבורית<sup>2</sup> המפעילה טיסות סדירות בין ישראל למדינות רבות בעולם המובילה נוסעים ומטען (כולל כבודה ודואר). בנוסף, מפעילה אל-על טיסות שכר בינלאומיות באמצעות חברת הבת שלה סאן-דור, שרישיונה להפעלה נשלל ביום 1.04.2011 ומאז אינה פועלת

<sup>1</sup> "הסדר חכירה רטובה" מוגדר בכללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר (מס"2), התשע"ד-2013 כ"הסדר בין מובילים לחכירה, השכרה או החלפה של מטוס לשם הפעלתה של טיסה, שלפיו המטוס מופעל במסגרת רישיון ההפעלה האווירית של המחזיר ובכלל זה החכרת מטוס יחד עם עובדים הנחוצים להפעלת הטיסה".

<sup>2</sup> בעלי המיניות העיקריים בחברה הם: הציבור (47.37%), כנפיים אחזקות בע"מ (36.30%), מר פנחס גינזבורג (9.98%), הפניקס ק. גמל (4.54%), אקסלנס ק. נאמנות (1.05%), אקסלנס ת.סל (0.70%).

כמוביל אווירי. אל-על מוכרזת כבעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשווקי תעופה ליעדים יוהנסבורג, חונג קונג, בנגקוק ובומביי וכבעלת מונופולין במתן שירותי אבטחת תעופה בחוץ לארץ.<sup>3</sup>

**ישראירי** - חברה פרטית מקבוצת אי.די.בי חברה לאחזקות בע"מ, העוסקת יחד עם חברות קשורות בשיווק והפעלת טיסות בינלאומיות ופנים ארציות וכן בסיטונאות טיולים מאורגנים, נופשונים ועוד. במסגרת פעילות התעופה של ישראירי, היא מונתה כמוביל נקוב [??] למספר יעדים ביבשת אירופה.

**ארקיע** - חברת תעופה בבעלות אחזקות ארקיע נתיבי אוויר ושרותי תעופה בע"מ (75%) ותות - תאגיד עובדי תעופה ותיירות בע"מ (25%). ארקיע מפעילה טיסות סדירות וטיסות שכר למגוון יעדים בינלאומיים. כמו כן, מפעילה ארקיע טיסות פנים ארציות ומשווקת טיסות וחבילות נופש בארץ ובחול.

## 2. ההסדרים

כפי שפורט בהרחבה הן בפטור 2011 והן בפטור 2013, ביום 1.4.2011 בוטל רישיון ההפעלה העצמאי של סאן-דור, ומאז ועד היום נבצר מסאן-דור לבצע טיסות שכר או טיסות סדירות בעצמה. משכך, סאן-דור מבקשת באמצעות ההסדרים דגן לשמור על קהל לקוחותיה ועל הידע והמוניטין שצברה במהלך שנות פעילותה עד אשר יוחלט לחדש את רישיונה, על-דרך של פעולה כמשווקת שירותי תיירות ונופש, תוך הסתייעות בחברת האם, אל-על.

אולם, הואיל ואל-על נטלה על עצמה התחייבות שלא לבצע טיסות בשבתות ובמועדי ישראל, התקשרו אל-על וסאן-דור עם ישראירי וארקיע במערכת ההסדרים מושא החלטה זו. על-פי הסדרים אלו, ישראירי וארקיע חוכרות מטוסים של אל-על, על צוותיהם ("הסדרי חכירה וטובה"), כאשר במקביל נרכשת קיבולת המטוסים הללו על-ידי סאן-דור לשם שיווקה לנוסעים (להלן: "הסדרי השיווק"). שיווק המושבים לנוסעים על ידי סאן-דור כאמור מתבצע תחת קודי הטיסה של ארקיע וישראירי. המדובר אם כן בהסדרים בין חברות תעופה הפועלות באותו ענף, המתחרות זו בזו על נוסעים ליעדים מסוימים.

יצוין כי בקשת הפטור מתייחסת אך להסדרים הנוגעים לשיווק כרטיסי טיסה ליעדים אשר הסכמי "שמיים פתוחים" אינם חלים עליהם. לשיטת הצדדים, הסדרי החכירה והסדרי השיווק הנוגעים לטיסות ליעדי שמיים פתוחים חוסים תחת כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר (מס'2), התשע"ד-2013 וכללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר שעניינם שיווק קיבולת טיסה ליעדים הכפופים להסכמי שמיים פתוחים), תשע"ג-2012 (בהתאמה), ועל-כן לא נתבקש לגביהם פטור ואינני נדרש להכריע בעניינם.

<sup>3</sup> הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ - בעלת מונופולין בהובלת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשוקי תעופה ליעדים יוהנסבורג, חונג קונג, בנגקוק ובומביי (27.10.2005) **הגבלים עסקיים** 5000135; הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ - בעלת מונופולין במתן שירותי אבטחת תעופה בחוץ לארץ (9.09.2012) **הגבלים עסקיים** 500221.

### 3. השפעת ההסדרים על התחרות

לאחר שבחנתי את ההסדר שוכנעתי כי אין מניעה ממתן פטור כמבוקש כאשר תוקפו יהיה ל-5 שנים. כפי שהוסבר לעיל, מטרת ההסדר היא לאפשר לסאן-דור להוסיף ולהפעיל טיסות בשבת ובמועדי ישראל, מבלי לפגוע בהתחייבותה של אל-על להימנע מכך. משכך, ברי כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה. יתרה מזאת, לא מצאתי במצגי הצדדים כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו של ההסדר.

כמו כן, מבדיקת רשות ההגבלים העסקיים עולה כי ההסדרים אינם מעוררים חשש לפגיעה של ממש בתחרות: ישראיר וארקיע אינן נוטלות חלק פעיל בתפעול הטיסה למעט ההרשאה שניתנת לסאן-דור לעשות שימוש בקודי הטיסה שלהן. מטוסייהן של ארקיע וישראיר אף אינם מושבתים כתוצאה מההסדרים, וההסדרים אינם מגבילים את ארקיע או ישראיר מלהוסיף ולהפעיל טיסות במקביל לטיסות המופעלות על-ידי סאן-דור. יתרה מכך, ברי כי אלמלא ההסדר, וכל זמן שסאן-דור אינה יכולה מסיבה זו או אחרת להפעיל טיסות, היצע הטיסות המופעלות בשבתות ובמועדי ישראל היה קטן יותר, דבר שעלול היה לפגוע באותם הצרכנים החפצים לטוס בשבתות ובמועדי ישראל. במובן זה, בהסדרים יש דווקא כדי לתרום לתחרות בכך שהם מאפשרים לסאן-דור להגדיל את היצע הטיסות במהלך שבתות ומועדי ישראל.

לאור האמור עד כה, הגעתי לכלל המסקנה כי הכבילות שבהסדר אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של שוק המושפע מן ההסדר.

### 3. סוף דבר

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

תוקף הפטור למשך 5 שנים.

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 עליו ניתן הפטור.

עו"ד אורי שוורץ

הממונה על הגבלים עסקיים (בפועל)

ירושלים, כ"ו חשוון תשע"ו

8 נובמבר 2015



## הועדה לפטורים ולמיזוגים

### המלצות

**מועד הדיון: 28.10.15**

**מקום הדיון: משרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' עם ועולמו 4 ירושלים (ועדה טלפונית)**

### בקשות מיזוג במסלול הירוק

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות המיזוג וחוות הדעת של המחלקה הכלכלית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים למיזוג
10235	מוצצים ראשון לציון (2003)-שותפות מוגבלת דוקטור בייבי שיווק והפצה 888 בע"מ )
10252	Adidas International B.V. לייף ספורט בע"מ
10255	אשטרום תעשיות בע"מ אגודה שיתופית חקלאית רגבה עסקים בע"מ ל. זהבי חרושת מרצפות בע"מ
10265	אורדע מערכות בקרה בע"מ סולארפאוור בע"מ

### החלטה

חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשות המיזוג על סמך חוות הדעת הכלכלית.

### בקשת פטור נלווה

בפני חברי הועדה הוצגה בקשת פטור וטיוטת פטור של המחלקה המשפטית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר כובל
10253	Adidas International B.V. לייף ספורט בע"מ

### החלטה

חברי הועדה ממליצים ליתן פטור בבקשה הנ"ל על סמך טיוטת הפטור של המחלקה המשפטית.

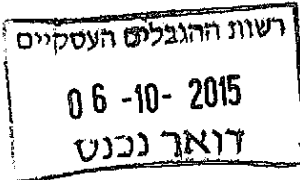
### בקשת פטור

בפני חברי הועדה הוצגה בקשת פטור וטיוטת פטור של המחלקה המשפטית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר כובל
10234	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ ישראייר תעופה ותיירות בע"מ

### החלטה

חברי הועדה ממליצים ליתן פטור בבקשה הנ"ל על סמך טיוטת הפטור של המחלקה המשפטית.



חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988  
**בקשת פטור מאישור הסדר כובל**

בהתאם לסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988 ("חוק ההגבלים העסקיים" או "החוק"), מוגשת בזה בקשה לפטור מאישור בית הדין, להסדר הכובל שפרטיו, כדלקמן:

**1. הצד להסדר המבקש את הפטור -**

**1.1 שם:** אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ ("אל-על"), חברת תעופה ישראלית, אשר עיקר פעילותה בהובלת נוסעים ומטען, כולל כבודה ודואר, בטיסות סדירות בין ישראל למדינות חוץ. עוד עוסקת אל-על בהחכרת ציוד טיסה ומטוסים, במכירת מוצרים פטורי מכס, במתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים של חברות אחרות בנמל התעופה בן גוריון וכן בפעילויות נלוות לתעופה, שהעיקריות שבהן הן ייצור ואספקת מזון בעיקר למטוסיה, מכירת שירותי תיירות וכן שיווק טיסות שכר. פעילויות נלוות אלה מתבצעות באמצעות חברות בנות וקשורות. עד חודש אפריל 2011 עסקה אל-על בהובלת נוסעים בטיסות שכר באמצעות סאן-דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ (חברה בת בבעלותה המלאה של אל-על) ("סאן-דור"). ב-1 באפריל 2011 נשלל רישיון ההפעלה של סאן-דור ומאז אינה פועלת כמוביל אווירי.

**1.2 מען:** נמל התעופה בן גוריון, ת.ד. 41, מיקוד 7015001.

**מען למסירת מכתבים:** עו"ד מיכל הלפרין, עו"ד ליאת הרצקה, ממשרד מיתר ליקוורניק גבע לשם טל, משרד עורכי דין, דרך אבא הלל סילבר 16 (בית עורק), רמת גן 5250608; טל: 03-6103900, פקס: 03-6103111.

**2. הצדדים האחרים להסדר -**

**2.1 שם:** ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ ("ארקיע"), חברת תעופה המפעילה טיסות סדירות וטיסות שכר למגוון יעדים בחו"ל. כמו כן מפעילה ארקיע טיסות פנים ארציות, ומשווקת טיסות וחבילות נופש בארץ ובחו"ל.

**2.2 מען:** שדה דב, תל אביב 61392.

**3. צורת ההסדר** ✓ בעל פה, ✓ בכתב. הסכם המסגרת וכתבי הארכה ותיקון ההסכם הם בכתב, אולם ההסכמה להמשיך את התקשרות הצדדים היא בעל פה.

**4. נעשה ההסדר בכתב - תיאור המסמכים הקובעים את ההסכם ואלה הנוגעים לו:**

**4.1** ביום 31 במרץ 2011 נחתם הסכם חכירה רטובה בין אל-על לבין ארקיע (להלן: "**הסכם המסגרת**"). זהו הסכם מסגרת לחכירה רטובה של מטוסי אל-על על ידי ארקיע. העתק הסכם המסגרת מצורף בזאת כנספח א' לבקשה זאת ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה. הסכם זה, כמו גם הסכמי הארכה ותיקון שנחתמו אז-הוק, בהתאם לצרכי הצדדים, ואשר נחתמו על בסיס הסכם המסגרת, קיבלו בעבר פעמיים פטור מן הממונה על הגבלים עסקיים מן החובה להגיש בקשה לאישור הסדר כובל לבית הדין להגבלים עסקיים בשנים 2011 ו-2013.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> החלטה בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל בין: אל-על נתיבי אוויר לישראל בע"מ וסאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ ובין ישראיר תעופה ותיירות בע"מ וארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ, 2011 הגבלים עסקיים 5001878 (להלן: "פטור 2011"), החלטה בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל בין: אל-על נתיבי אוויר לישראל בע"מ וסאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ לבין ישראיר תעופה ותיירות בע"מ וארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ, 2013 הגבלים עסקיים 500516 (להלן: "פטור 2013").

4.2. כחלק ממערך ההסדרים בין אל-על, ארקיע וסאן-דור נחתם הסכם להסדרת התחשבות ביום 10 באפריל 2011, אשר במסגרתו קבעו הצדדים את הדרך להתחשבות בגין רכישת קיבולת המטוסים מארקיע על ידי סאן-דור לשם שיווק המושבים לנוסעים (להלן: **"ההסכם המשולש"**). העתק ההסכם המשולש מצורף בזאת כנספח ב' לבקשה זאת ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה.

4.3. בשל רצונם של הצדדים להמשיך ולהתקשר במסגרת הסכמי הארכה אד-הוק לאחר דצמבר 2015, עת יפקע פטור 2013, מוגשת בקשת הפטור דנן. יובהר כי הסכמי התיקון וההארכה האמורים נערכים ונחתמים לעיתים לפי צורך ספציפי. לעת הזו, חתמו הצדדים על כתב הארכה ותיקון מס' 6 להסכם חכירה רטובה וכתב הארכה ותיקון מס' 5 להסכם ההתחשבות, אשר תוקפם החל מיום 1 באפריל 2015 ועד יום 31 בדצמבר 2016.<sup>2</sup> העתק כתבי הארכה ותיקון אלו מצורפים בזאת כנספח ג' לבקשה זאת ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה. כתבי הארכה אלו חורגים מפטור 2013 ועל כן מוגשת בקשה זו.

#### 5. הנכס או השירות נושא ההסדר

5.1. חכירה רטובה של מטוסי אל-על על ידי ארקיע ורכישת הקיבולת של המטוסים המוכרים לארקיע על ידי סאן-דור.

#### 6. מהות הכבילה ופרטים עליה

6.1. כמפורט בבקשות לפטור 2011 ולפטור 2013, בעקבות ביטול רישיון המוביל האווירי של סאן-דור, לא יכולה היתה סאן-דור להפעיל יותר טיסות ועיקר פעילותה הועברה לאל-על. אלא שבשל מדיניותה של אל-על שלא להטיס מטוסים בשבתות ובחגי ישראל, לא יכולה היתה אל-על ליטול על עצמה את פעילותה של סאן-דור שהתקיימה במועדים אלה. לפיכך הגיעו אל-על, ארקיע וסאן-דור להסכם לפיו אל-על תחכיר לארקיע את מטוסיה הדרושים לפעילות בשבתות וחגים בחכירה רטובה למועדים אלה ואילו ארקיע תמכור את הקיבולת של המטוסים הללו לסאן-דור לצורך שיווקם.

6.2. כאמור, ביום 31 במרץ 2011 נחתם בין אל-על לבין ארקיע הסכם חכירה רטובה של מטוסי אל-על על ידי ארקיע לצורך ביצוע טיסות בשבתות וחגים. הסכם זה הוארך מעת לעת על ידי הצדדים. הסכם החכירה הרטובה חוסה תחת סעיף 3(ב) לכללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר), תשע"ד-2013 (**"פטור הסוג למובילים באוויר"**) ואילו כתבי הארכה ותיקון ההסכם 1-5 חוסים בגדר התקופה המנויה בפטור 2011 ובפטור 2013.

6.3. בנוסף, נחתם ההסכם המשולש בין ארקיע, סאן-דור ואל-על אשר עוסק בהתחשבות בין הצדדים בנוגע לשיווק קיבולת המטוסים המוכרים לארקיע על ידי סאן-דור. הצדדים מאריכים את ההסכם המשולש מעת לעת על פי רשימה של טיסות הרלבנטיות לכל תקופת הארכה. כתבי הארכה ותיקון אינם מבחינים בין קווי תעופה לגביהם חל הסכם שמייס פתוחים וכאלה שההסכם אינו חל עליהם. עם זאת, ראוי לציין כי לפחות בכל הנוגע לקווי תעופה לגביהם חל הסכם שמייס פתוחים, הרי שהללו פטורים מכוח כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר שעניינם שיווק קיבולת טיסה ליעדים הכפופים להסכמי שמייס פתוחים), התשע"ג-2012 (להלן: **"פטור הסוג לשיווק קיבולת ביעדי שמייס פתוחים"**).

<sup>2</sup> בעבר נחתמו כתבי הארכה ותיקון 1-5 להסכם חכירה רטובה בין אל-על לארקיע שנערך ונחתם ביום 31 למרץ 2011 (כתב הארכה ותיקון מספר 1 - נחתם ביום 11 באפריל 2011; כתב הארכה ותיקון מספר 2 - נחתם ביום 30 במאי 2011; כתב הארכה ותיקון מספר 3 - מיום 2 במאי 2012; וכתב הארכה ותיקון מספר 4 - מיום 14 במרץ 2013; כתב הארכה ותיקון מספר 5 - מיום 1 ביוני 2014). בנוסף, נחתמו כתבי הארכה ותיקון 1-4 להסכם להסדרת ההתחשבות בין ארקיע, סאן-דור ואל-על מיום 10 באפריל 2011. עם זאת, בקשת הפטור דנן אינה מוגשת בגין כתבי הארכה ותיקון אלה, שכן תוקפם פקע וביצועם התרחש במסגרת ארבע השנים שבהן עמדו בתוקף הפטורים הקודמים שניתנו על ידי הממונה, פטור 2011 ופטור 2013.



6.4. סיכומם של הדברים הוא, אם כן, כדלקמן: הסכמי החכירה שבין אל-על לבין ארקיע חוסים בפטור הסוג למובילים באוויר ולפיכך לא מתבקשת כעת כל בקשת פטור בגין חלק זה של ההסדרים שבין הצדדים. הסדרי השיווק של קיבולת מטוסים המוכרים מאל-על לארקיע ומשווקים על ידי סאן-דור חוסים תחת פטור הסוג לשיווק קיבולת ביעדי שמיים פתוחים ככל שהיעדים של המטוסים בהם מדובר הם יעדים עליהם חל הסכם שמיים פתוחים. עם זאת, הסדרי השיווק של קיבולת המטוסים המוכרים לארקיע שאינם ליעדים עליהם חל הסכם שמיים פתוחים, אינם חוסים באף אחד מפטורי הסוג הרלוונטיים ולכן לגבי הסדרים אלה בלבד מוגשת בקשת פטור זאת.

6.5. בשל רצונם של הצדדים להאריך את הסכם החכירה הרטובה מעת לעת לפי הצרכים של אל-על וסאן-דור לצורך ביצוע טיסות בשבתות וחגים - מוגשת בקשת הפטור דנן.

## 7. תקופת ההסדר הכולל

7.1. תקופת כל הסכם נקבעת על פי הטיסות הרלבנטיות לאותו הסכם המפורטות במסגרתו. כך למשל, כתב הארכה ותיקון מס' 6 להסכם חכירה רטובה, מתייחס לתקופה החל מיום 1 באפריל 2015 עד 31 בדצמבר 2016. על כן, ניתן להגדיר את תקופת ההסדר הכולל כתקופות קצובות אשר יוארכו מעת לעת על ידי הצדדים. עם זאת, הצדדים יבקשו כי הפטור יינתן לתקופה של 5 שנים.

## 8. הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין

8.1. בבסיס ההסדרים נשוא בקשת פטור זו, הסדר משולש בין אל-על, סאן-דור וארקיע, אשר אין בציודו כל פגיעה תחרותית. אף הממונה, בהעניקו את הפטור בשנים 2011 ו-2013, קיבל את עמדת הצדדים וסבר כי השפעת ההסדר על התחרות זניחה ביותר. הממונה אף סבר כי בהסדר גלומים יתרונות תחרותיים, כגון הגדלת היצע הטיסות המופעלות בשבתות ובמועדי ישראל לצרכנים החפצים בשירותים אלו.

8.2. מאז ניתן פטור 2013 לא חל כל שינוי לרעה בנסיבות ובמצב התחרות בשוק התעופה האזרחית בישראל, אשר יכול להביא לשינוי הניתוח התחרותי בגינו אישר הממונה את בקשות הפטור הקודמות. נהפוך הוא, מאז מתן הפטור בשנת 2013 נכנס לתוקף באפריל 2014 הסכם "שמיים פתוחים" עם האיחוד האירופי. כניסתו של הסכם שמיים פתוחים לתוקף הביאה וממשיכה להביא לשינוי במצב התחרותי בשוק התעופה האזרחית בישראל עם כניסת מובילים אוויריים חדשים לפעילות בישראל, ובפרט בטיסות השכר הרלבנטיות לבקשת פטור זאת. דהיינו, אם הממונה לא ראה פגיעה תחרותית במערכת ההסכמים נשוא בקשה זאת בפטורים שניתנו בשנים 2011 ו-2013, מקל וחומר שעם שינוי המצב התחרותי לטובה יש לחדש את הפטור שניתן לצדדים.

8.3. כזכור, ביום 20.3.2011 הודיעה רשות התעופה האזרחית לסאן-דור על ביטול רישיון ההפעלה המבצעי של סאן-דור החל מיום 1 באפריל 2011. לשם שימור אפשרות המשך פעילותה בעתיד כחברת תעופה עצמאית, שימור המוניטין שלה ובסיס הלקוחות הקיימים, כמו גם שימור פעילות השכר של קבוצת אל-על, נדרשת סאן-דור להמשיך ולפעול באמצעות מערכת ההסכמים נשוא בקשה זאת, קרי חכירת מטוסים על ידי ארקיע ורכישת קיבולת המטוסים הללו מארקיע לשם מכירתם ללקוחותיה. על כן, מבקשת סאן-דור את הארכת הפטור הקיים לתקופה נוספת.

8.4. הלכה למעשה, אי מתן הפטור המבוקש בבקשת פטור זאת, משמעותה פחות קיבולת של מושבים בשוק התעופה הישראלי ובפרט בטיסות השכר המופעלות בשבתות וחגים. אי מתן הפטור ימנע מסאן-דור לטוס בשבתות ובחגים, זאת שכן כאמור, לעת הזו פעילות זו ניתנת לביצוע רק באמצעות מערכת ההסדרים נשוא בקשה זאת.

8.5. בשל כל הטעמים שפורטו בבקשת הפטור דנן, נובע כי מן הראוי שההסדר המתואר בבקשות כאמור, יאושר בשנית על ידי הממונה בהתאם לסעיף 14 לחוק.

העתקי המסמכים המתוארים בסעיפים 4 ו-8 מצורפים בזה.

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



תאריך 24/9/2015 שם : אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ \_ חתימה ותותמת