

## הודעה על פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן - החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיוזגים, אני מודיע כי ביום ט' בכסלו התשע"ב (5 בדצמבר 2011) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
8608	אליעל נתיבי אוויר לישראל בע"מ סאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ ישראייר תעופה ותיירות בע"מ	שיתוף פעולה	טיסות שכר

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 מספר 8608 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

ט"ו בכסלו התשע"ב (11 בדצמבר 2011)  
(חמ 41-3-17)

דיוויד גילה  
הממונה על ההגבלים העסקיים

<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 (להלן - החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיוזגים, אני מודיע כי ביום ט' בכסלו התשע"ב (5 בדצמבר 2011) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
8613	אליעל נתיבי אוויר לישראל בע"מ סאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ	שיתוף פעולה	טיסות שכר

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 מספר 8613 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

ט"ו בכסלו התשע"ב (11 בדצמבר 2011)  
(חמ 41-3-17)

דיוויד גילה  
הממונה על ההגבלים העסקיים

<sup>1</sup> 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-1988<sup>1</sup> (להלן – "החוק"), ולאחר התייעצות עם הועדה לפטורים ולמיזוגים, אני מודיע כי ט' בכסלו התשע"ב (5 בדצמבר 2011) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
8613	אל-על נתיבי אוויר לישראל בע"מ סאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ	שיתוף פעולה	טיסות שכר

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 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 8613 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22 ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

  
פרופ' דיווה גילה

הממונה על הגבלים עסקיים

ט"ו בכסלו התשע"ב

11 בדצמבר 2011

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



## רשות ההגבלים העסקיים

י' בכסלו התשע"ב

6 בדצמבר 2011

פטורים: 8608, 8613

בפקס: 03-6103111

לכבוד

מיכל הלפרין, עו"ד

ליאת הרצקה, עו"ד

מיתר, ליקוורניק, גבע ולשם ברנדויין ושות'

אבא הלל סילבר 16

רמת גן 52506

הנדון: החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל בין :

אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ - ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ

אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ - ישראייר תעופה ותיירות בע"מ

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.

מכבוד רב,  
עו"ד דרור ארם  
רשם ההגבלים העסקיים



## רשות ההגבלים העסקיים

החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בדבר מתן פטור מאישור הסדר כובל

להסדרים 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

### 1. פתח דבר

החלטתי זו מתייחסת לשתי בקשות פטור שהונחו בפניי ואשר עניינן בהסדרים דומים שנערכו בכתב ובעל-פה, הראשונה נוגעת להסדר בין אל-על נתיבי אוויר לישראל (להלן: "אל-על") וסאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ (להלן: "סאן דור") וישראיר תעופה ותיירות בע"מ (להלן: "ישראיר") והשנייה נוגעת להסדר בין אל-על, סאן דור וארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ (להלן: "ארקיע"). עניינן של בקשות הפטור בהסכמי "חכירה רטובה" במסגרתם חוכרות ארקיע וישראיר את מטוסי אל-על על צוותיהם, כאשר בו בעת קיבולת המטוסים נרכשת על-ידי סאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ.

לאחר שבחנתי את ההסדרים, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשווקים הרלוונטיים, ולאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי הכבילות שבהסדרים אינן פוגעות פגיעה של ממש בתחרות בשווקים המושפעים מן ההסדרים, כי עיקרם של ההסדרים אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, וכי אין בהם כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרם. מטעמים אלו מצאתי, כי ההסדרים ראויים לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק"), בשל הנימוקים שיפורטו להלן.

### 2. ההסדר והצדדים לו

אל-על, חברת התעופה הותיקה בישראל, 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). בנוסף, מפעילה אל-על גם טיסות שכר בינלאומיות.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> טיסת שכר (Charter Flight), מוגדרת בתקנות רישוי שירותי התעופה (טיסות שכר), התשמ"ב-1982 כך: "טיסה שבה שוכרים מארגן או מארגנים במשותף את כל קיבולת כלי הטיס לשם מכירתה לאחרים או שבה אדם שוכר את כל קיבולת כלי הטיס לשימוש עצמי". טיסות מסוג זה פעולות בדרך כלל על בסיס איתור ביקוש עונתי וכדאיות מסחרית. ככלל, טיסות אלה מעבירות תנועה בין מוצא ליעד, ואינן משווקות כחלק מטיסה בת שני מקטעים.

כן עוסקת אל-על במתן שירותים שונים בתחום התעופה (כגון החכרת ציוד טיסה ואספקת מזון למטוסים), אספקת שירותי אבטחה לחברות תעופה ישראליות בחו"ל, מכירת מוצרים פטורים ממכס, הספקת שירותי בידוק ותחזוקה בנמל התעופה בן-גוריון, במכירת שירותי תיירות ובשיווק טיסות שכר. אל-על היא חברה ציבורית המוחזקת על ידי: כנפיים אחזקות בע"מ<sup>2</sup> (כ-39%), הציבור (כ-36%), והשאר בעיקר בידי עובדי אל-על ומנהליה. עד לאחרונה, עסקה אל-על גם בחובלת נוסעים בטיסות שכר באמצעות סאן דור, שהינה חברת בת בבעלותה המלאה. הפעלת טיסות השכר על ידי סאן דור כאמור, נעשתה על-גבי מטוסי אל-על, גם בשבתות ובמועדי ישראל.

ישראייר (חברה פרטית מקבוצת א. די. בי.) וארקיע (חברה פרטית בשליטת Jordache Enterprise Inc. שבידי משפחת נקש) פועלות אף הן בענף התעופה ועוסקות, בין היתר, בחובלת נוסעים ליעדים בישראל ובעולם.

ביום 1.4.2011 בוטל רישיון ההפעלה העצמאי של סאן דור, ומאז נבצר מסאן דור לבצע טיסות שכר או טיסות סדירות בעצמה. סאן דור, אשר פועלת בימים אלה לחידוש רישיון המוביל האווירי שלה, מבקשת, באמצעות ההסדרים דנן, לשמור על קהל לקוחותיה ועל הידע והמוניטין שצברה במהלך שנות פעילותה עד לחידוש רישיונה, וזאת על-דרך של פעולה כמשווקת שירותי תיירות ונופש, ותוך הסתייעות בחברת האם, אל-על.

אולם, הואיל ואל-על נטלה על עצמה התחייבות שלא לבצע טיסות בשבתות ובמועדי ישראל, לא יכלה סאן דור להיעזר בשירותיה של אל-על לשם הפעלת טיסות בימים אלה, ולשם כך התקשרו אל-על וסאן דור עם ישראייר וארקיע במערכת ההסדרים מושא החלטה זו. על-פי הסדרים אלו, ישראייר וארקיע חוכרות מטוסים של אל-על, על צוותיהם ("חכירה רטובה"), כאשר במקביל, נרכשת קיבולת המטוסים הללו על-ידי סאן דור לשם שיווק לנסעים. שיווק המושבים לנסעים על ידי סאן דור כאמור מתבצע תחת קודי הטיסה של ארקיע וישראייר. המדובר אם כן בהסדר בין חברות הפועלות באותו ענף, והמתחרות זו בזו על נוסעים ליעדים מסוימים.

### 3. השפעת ההסדר על התחרות

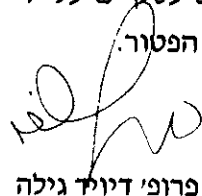
לאחר שבחנתי את ההסדר שוכנעתי כי אין מניעה ממתן פטור כמבוקש וזאת מן הטעמים המפורטים להלן. ראשית, כפי שהוסבר לעיל, מטרת ההסדר היא לאפשר לסאן דור לחוסף ולהפעיל טיסות בשבת, מבלי לפגוע בהתחייבותה של אל-על להימנע מכך. משכך, ברי כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה. כמו כן, לא מצאתי במצגיה של אל-על כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקר ההסדרים.

<sup>2</sup> כנפיים אחזקות בע"מ היא חברה ציבורית בשליטת משפחת בורוביץ. כנפיים מוחזקת על-ידי ה"ח בורוביץ ישראל (כ-17.5%), בורוביץ דוד (כ-16%), בורוביץ תמר (כ-11%), בעלי עניין אחרים והציבור (כ-12%).

שנית, מבדיקתי עלה כי ככל שיש להסדרים אלה השפעה כלשהי על התחרות, הרי שמדובר בהשפעה זניחה ביותר: ישראיר וארקיע אינן נוטלות חלק פעיל בתפעול הטיסה למעט ההרשאה שניתנת לסאן דור לעשות שימוש בקודי הטיסה שלהן. מטוסיהן של ארקיע וישראיר אף אינם מושבתים כתוצאה מההסדרים, וההסדרים אינם מגבילים את ארקיע או ישראיר מלהוסיף ולהפעיל טיסות במקביל לטיסות המופעלות על-ידי אל-על וסאן דור. יתירה 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. לאור האמור נוכחתי כי הכבילות שבהסדר אינן מגבילות את התחרות בחלק של שוק המושפע מן ההסדר.

#### 4. סוף דבר

לאחר שנועצתי בוועדה לפטורים ומיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים ולהעניק את הפטורים המבוקשים. בהתאם לסעיף 15(א) לחוק, נתונה החלטתי זו לערר בתוך 45 יום בפני אב בית הדין להגבלים עסקיים על-ידי איגוד עסקי, ארגון צרכנים או כל אדם העלול להיפגע מההסדר הכובל עליו ניתן הפטור. תוקפו של פטור זה שנתיים מהיום.



פרופ' דיוור גילה

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ט' כסלו תשע"ב

5 דצמבר 2011



## רשות ההגבלים העסקיים

### הועדה לפטורים ולמיזוגים

#### המלצות

**מועד הדיון: 9 בנובמבר 2011**

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

#### בקשות מיזוג במסלול הירוק

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

מס' תיק	הצדדים למיזוג
8679	תירוש דוד יציקות איכות בע"מ תפן יציקות מתכת בע"מ
8704	Carlyle Partners V, L.P. Hellman & Friedman Corporate Investors VII, Ltd. Pharmaceutical Product Development, Inc.
8709	TYCO INTERNATIONAL LTD ויסוניק בע"מ
8714	שגריר מערכות בע"מ כ.ש. מרכזי תפעול לרכב בע"מ

#### החלטה

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

#### בקשת מיזוג

בפני חברי הועדה הוצגה בקשת מיזוג וחוות הדעת של המחלקה הכלכלית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים למיזוג
8661	רותם תעשיות בע"מ שלאון מפעלים כימיים בע"מ אי.בי.אס.גי בע"מ אופי טכנולוגיות בע"מ אופי טכנולוגיות 2011 בע"מ

#### החלטה

חברי הועדה ממליצים לאשר את המיזוג בתנאי שהחברה הממוזגת תיפרד מאחד משלושת הספקים האמריקאים בתחום איכות הסביבה שמוצריהם משווקים כיום ע"י החברות המתמוזגות.

**בקשות פטור**

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות פטור וטיוטות פטור של המחלקה המשפטית כדלקמן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
8403	התעשייה האווירית לישראל בע"מ אי.טי.וי מוטורס בע"מ	מורן מיארה
8608	אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ ישראייר תעופה ותיירות בע"מ	יונתן צוויקל
8613	אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ ארקיע קווי תעופה ישראלים בע"מ	יונתן צוויקל
8676	בנק הפועלים בע"מ בנק לאומי לישראל בע"מ בנק מזרחי טפחות בע"מ בנק דיסקונט לישראל בע"מ הבנק הבינלאומי הראשון לישראל בע"מ	יעל שיינן
8677	בנק הפועלים בע"מ בנק לאומי לישראל בע"מ בנק מזרחי טפחות בע"מ בנק דיסקונט לישראל בע"מ הבנק הבינלאומי הראשון לישראל בע"מ	יעל שיינן
8701	אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ התחנה המרכזית החדשה בתל-אביב בע"מ	מורן מיארה

**החלטה**

חברי הועדה ממליצים לתת פטור בבקשות הנ"ל בהתאם לאמור בטיוטות הפטור של המחלקה המשפטית.



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

בהתאם לסעיף 14 לחוק החגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988 (להלן: "חוק החגבלים 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 (להלן: "אל על"), חברת התעופה הלאומית של ישראל מאז שנת 1948. עיקר פעילותה של אל על בחובלת נוסעים ומטען, כולל כבודה ודואר, בטיסות סדירות בין ישראל למדינות חוץ. כמו כן עד לאחרונה עסקה אל על בחובלת נוסעים בטיסות שכר באמצעות סאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ (חברה בת בבעלותה המלאה של אל על) (להלן: "סאן דור"). עוד עוסקת אל על בהפעלת טיסות פנים ארציות לאילת וממנה, בהתכרת 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.

**1.2 מען:** נמל התעופה בן גוריון, ת.ד. 41, מיקוד 70100.

**מען למסירת מכתבים:** עו"ד מיכל חלפרין, עו"ד ליאת הרצקה, ממשרד מיתר, ליקוורניק, גבע & לשם ברנדזיין ושות', עורכי דין, רחוב אבא הלל סילבר 16 (בית עורק), רמת גן 52506 ; טל: 03-6103100, פקס: 03-6103111

**2. הצדדים האחרים להסדר -**

**2.1 שם:** ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ (להלן: "ארקיע"). ארקיע היא 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 הינו בכתב, אולם ההסכמה להמשיך את התקשרות הצדדים היא בעל פה. ראו פירוט להלן.

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

**4.1 בקצירת האומר הפטור מבוקש באשר למערכת הסכמים בהם התקשרה אל על עם ארקיע, על פיהם מחכירה אל על לארקיע מטוסים שלה בחכירה רטובה וזאת לטיסות הנערכות בשבתות ובחגים. במקביל התקשרה ארקיע עם סאן דור בהסכמי רכישת קיבולת נקודתיים, על פיהם רוכשת סאן דור מארקיע, את קיבולת המושבים במטוסים אלה, המבצעים טיסות בשבתות וחגים. המדובר במערכת הסכמים אשר הסכמי החכירה הרטובה שבהם נשענים על הסכמי מסגרת, ואשר תוקפם מוארך מעת לעת לצורך טיסות ספציפיות. בהתאם לסיכום שבין אל על, ארקיע וסאן דור, הסכום שאותו אמורה לשלם סאן דור עבור קיבולת הטיסה יקוּוּז מהסכום שאותו אמורה ארקיע, לפי העניין, לשלם לאל על עבור החכירה הרטובה של המטוסים בהם שוכרת סאן דור קיבולת טיסה. במקרה שבו יעלה סכום התשלום בגין החכירה הרטובה על הסכום שאותו זכאית לקבל ארקיע מאת סאן דור עבור הקיבולת, יתווסף סכום ההפרש לתמורה שתשלם סאן דור עבור הקיבולת. כמו כן מחויבת סאן דור לשאת בכל עלות נוספת הנגרמת לארקיע כתוצאה מהפעלת המטוסים במתכונת של חכירה**

רטובה. לפיכך, במהות הדברים אמור התשלום שמשלמת סאן דור עבור הקיבולת להתקן כנגד התשלום שמשלמת ארקיע כדמי חכירה. על פי סיכום בעל פה בין אל על וסאן דור מצד אחד לבין ארקיע מצד שני, בגין מאמציה וטרחתה של ארקיע בהחזרת המטוסים מאל על לצורך מכירת הקיבולת לסאן דור, תשלם סאן דור לארקיע עבור כל טיסה סיבובית (הלוך וחזור) סכום של \$1,000<sup>1</sup>.

4.2. לחלן נביא פירוט של מערכת ההסכמים שבה מדובר. חטעמים שהובילו להתקשרות במערכת הסכמים זאת יידונו בהמשך בקשה זאת.

4.3. לחלן פירוט ההסכמים בין אל על לארקיע:

4.3.1. הסכם מסגרת חכירה רטובה מיום 23.1.2001 ונספחיו, מצ"ב כנספח א' (להלן: **"הסכם מסגרת אל על/ארקיע"**): הסכם זה הינו הסכם מסגרת כללי להחזרה וחכירה הדדית רטובה של מטוסי בואינג מדגמים שונים, במסגרתו נקבעו התנאים של ההחזרה הרטובה בין אל על וארקיע, אם ולכשיתרחשו. בכל מקרה בו נדרשים הצדדים להפעלה של חכירה רטובה, חותמים אל על וארקיע על הסכם נפרד הקובע את התנאים הקונקרטיים של אותה טיסה. ההסכם הינו לתקופה בלתי מוגבלת.

4.3.2. דוגמא של הסכם חכירה רטובה מיום 31.3.2011 ונספחיו, מצ"ב כנספח ב' (להלן: **"הסכם חכירה רטובה אל על/ארקיע"**): זוהי דוגמא להסכם ספציפי של חכירה רטובה של מטוסי אל על על ידי ארקיע שנועד לתת מענה לטיסות סאן דור בשבתות וחגים. ההסכם הוא לתקופה קצובה ולטיסות המפורטות בנספח א' להסכם.

4.3.3. דוגמא להסכם משולש בין ארקיע, סאן דור ואל על מיום 10.4.2011, מצ"ב כנספח ג' (להלן: **"הסכם ההתחשבות ארקיע"**): הסכם זה הינו הסכם התחשבות בין הצדדים לו בגין הסכמי החכירה הרטובה והסכמי מכירת הקיבולת לסאן דור, כמפורט להלן.

4.3.4. נבחר, כי בקשת פטור זאת אינה מתייחסת להסכם חכירה רטובה אל על/ארקיע או להסכם ההתחשבות ארקיע, שכן תוקפם של הסכמים אלה פקע וביצועם הושלם. עם זאת, הם מוגשים לממונה על הגבלים עסקיים על מנת להמחיש את מתכונת העבודה החסכמית שבין אל על לבין ארקיע, ואשר בגינה מוגשת בקשת פטור זאת.

4.3.5. בנוסף בין אל על וארקיע הוסכם, כי אל על תמשיך להחכיר לארקיע את מטוסיה במתכונת כמפורט בהסכם חכירה רטובה אל על/ארקיע וזאת במחיר של בין \$2,360 ל-\$3,570 לשעת טיסה (בתלות בגודל המטוס) ולצורך מתן מענה לטיסות סאן דור בשבתות וחגים.

4.4. הסכמי רכישת קיבולת של סאן דור עם ארקיע: הסכמים אלו הינם הסכמים נקודתיים המאפשרים לסאן דור לרכוש את קיבולת המטוסים מארקיע ולשווק את הטיסות כגורם סיטונאי. עד כה נחתמו חמישה הסכמים בין סאן דור לארקיע<sup>2</sup>. כל הסכם הינו נקודתי ומתייחס לטיסה ספציפית בלבד. מצ"ב לבקשת הפטור דוגמא להסכם של סאן דור עם ארקיע: Individual Charter Flight Agreement to the General Flight Agreement between Arkia Israeli Airlines Ltd. and between Sundor, מיום 23.5.2011, מצ"ב כנספח ד'.

<sup>1</sup> תוקפה של הסכמה בעל פה זאת חלל מחודש מאי בלבד. עד לאותו מועד התקיימה מערכת ההסכמות ללא תשלום נוסף של \$1,000 לסיבב טיסה, כמפורט לעיל.

<sup>2</sup> אם כי במספר מקרים נרכשה הקיבולת שנחכרה על ידי ארקיע באמצעות סאן דור מבלי שהדבר תועד בהסכם כתוב.

4.5. נבחר כי בקשת פטור זאת אינה מתייחסת להסכם רכישת הקיבולת בין סאן דור וארקיע, שכן תוקפו של הסכם זה פקע וביצעו הושלם. עם זאת, הוא מוגש לממונה על הגבלים עסקיים על מנת להמחיש את מתכונת העבודה ההסכמית בין סאן דור לבין ארקיע, אשר רלבנטית לבקשת הפטור.

5. **הנכס או השירות נושא ההסדר**

5.1. חכירה רטובה על ידי ארקיע של מטוסי אל על לטובת טיסות בשבתות וחגים ורכישת קיבולת המטוס של ארקיע בטיסות אלו על ידי סאן דור.

6. **מהות הכבילה ופרטים עליה**

6.1. ביום 31.3.2011, נחתם בין אל על לבין ארקיע הסכם חכירה רטובה עיקרי של מטוסי אל על על ידי ארקיע לצורך ביצוע טיסות בשבתות וחגים. הסכם זה חוסה תחת סעיף 3(א) לכללי החגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר), תשס"ט-2008 (להלן: "פטור הסוג").

6.2. אל על וארקיע מעוניינות להאריך הסכמים אלו מעת לעת לפי הצרכים של אל על וסאן דור לצורך ביצוע טיסות בשבתות וחגים, וזאת מעבר לתקופה של שישה חודשים המוגדרת בסעיף 3(א)(1) לפטור הסוג כתקופה החוסה תחת פטור הסוג. על כן מוגשת בקשת פטור זאת.

6.3. בנוסף, קיימת בהסכם כבילה הקבוע בסעיף 5(א) להסכם חכירה רטובה אל על/ארקיע: הסעיף קובע, כי החוכר אינו רשאי להעמיס למטוסים שיוכרו במסגרת ההסכם מטען משלם.

7. **תקופת ההסדר הכובל**

7.1. תקופת כל הסכם נקבעת על פי הטיסות הרלבנטיות לאותו הסכם המפורטות במסגרתו. על כן, ניתן להגדיר את תקופת ההסדר הכובל לתקופות קצובות אשר יוארכו מעת לעת על ידי הצדדים. הצדדים מעריכים, כי התקופות המצטברות של ההסכמים ככלל יעלו על תקופה של שישה חודשים ומכאן פניה זאת. עם זאת, הסדרים אלה יופסקו לאחר שיוענק לסאן דור רישיון מבצעי מחודש, הכל כמפורט להלן.

8. **הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין**

8.1. סאן דור הינה חברה בת בבעלות מלאה של אל על, אשר ביצעה עד לאחרונה טיסות שכר וטיסות סדירות ליעדים שונים בעולם. סאן דור מונתה על ידי משרד התחבורה כמוביל נקוב ביעדים שונים באירופה בשנים 2009 ו-2010. סאן דור ביצעה את טיסותיה באמצעות מטוסים שחכרה מאל על בחכירה יבשה. עד לאחרונה רוכזה פעילות טיסות השכר של קבוצת אל על בסאן דור.

8.2. אל על נטלה על עצמה שלא לבצע טיסות בשבתות ובחגי ישראל וזאת בשל ראייתה את עצמה כמוביל הלאומי של ישראל ומתוך רצון לכבד את המגזר הדתי המשתמש בשירותיה. סאן דור, לעומת זאת, לא נטלה על עצמה התחייבות מסוג זה ולפיכך היא מפעילה כחלק מפעילותה טיסות גם בשבתות וחגי ישראל. חלק משמעותי מפעילותה של סאן דור נעשה במהלך השבתות וחגי ישראל, עת אל על אינה מטיסה את מטוסיה.

8.3. ביום 20.3.2011 הודיעה רשות תעופה אזרחית לסאן דור על ביטול רישיון ההפעלה המבצעי של סאן דור, החל מיום 1 באפריל 2011. בעקבות הודעה זו, נבצר מסאן דור לבצע טיסות בעצמה. בעקבות הודעה זאת וההתראה הקצרה שבה ניתנה, חופסקה כל פעילותה התעופתית של סאן דור באחת. הלכה למעשה, הפכה סאן דור החל מיום 1 באפריל 2011 למשווקת תיירות ונופש בלבד, ללא יכולת עצמאית לביצוע טיסות שכר ו/או טיסות סדירות כמוביל נקוב.

- 8.4. הפסקה זאת של פעילותה של סאן דור העמידה את סאן דור בפני שוקת שבורה. סאן דור התחייבה כלפי לקוחותיה ללוח טיסות ומכרה כרטיסי טיסה על גבי טיסותיה חודשים רבים מראש. סאן דור פעלה על פי לוח טיסות המורכב לחודשים רבים קדימה. סאן דור מחויבת היתה לקיים את התחייבותיה כלפי לקוחותיה. על מנת לקיים את התחייבותיה נעזרה סאן דור בראש ובראשונה באל על, אשר ביצעה עבור סאן דור את הטיסות במהלך ימי השבוע. עם זאת, אל על לא יכולה היתה להפעיל עבור סאן דור טיסות במהלך שבתות וחגי ישראל וזאת בשל המגבלה שנטלה על עצמה כמוביל לאומי, כמפורט לעיל. לפיכך, נותר בעינו הצורך למצוא פתרון לקיום הטיסות לחן התחייבה סאן דור בשבתות וחגי ישראל.
- 8.5. על מנת למצוא פתרון להתחייבותיה של סאן דור בשבתות וחגי ישראל, התקשרה אל על בחסכם לחכירה רטובה של מטוסיה לארקיע ולישראייר ובמקביל רכשה סאן דור קיבולת במטוסים אלה באופן שאיפשר לה לעמוד בהתחייבותיה כלפי נוסעיה. מכאן מערכת ההסכמים, כפי שתוארה לעיל.
- 8.6. במקביל, פעילותה של סאן דור כמשווקת תיירות ונופש לא הופסקה (וזאת לתבדיל מפעילותה כמוביל אוויר). בתחום השיווק של תיירות ונופש רכשה סאן דור לאורך השנים מוניטין רב, ניסיון וידע וקהל לקוחות נאמן ואין כל מניעה כי פעילותה זאת תימשך. לפיכך, הצורך למצוא פתרון להובלת נוסעי סאן דור בשבתות וחגי ישראל הוא צורך מתמשך.
- 8.7. הסכם חכירה רטובה הינו על פי רוב הסכם, לפיו חברת התעופה המחכירה מספקת לחברת התעופה החוכרת /או לסוכן נסיעות מטוס, צוות מטוס מלא, תחזוקה וביטוח, ואילו החוכרת משלמת לחברת התעופה המחכירה לפי שעות הפעלה. החברה החוכרת מספקת דלק, עלויות נמל התעופה וכל שאר החיטלים והמיסים החלים על חטיסה.
- 8.8. במקרה דנן, התקשרה אל על עם ארקיע וישראייר (כל אחת בנפרד) בהסכמי מסגרת המאפשרים החכרת מטוסים וצוות בחכירה רטובה באופן כללי ומסדירים את התנאים המסחריים והמחיריים של חכירה רטובה. כמו כן, חתמו הצדדים על הסכמים פרטניים הנוגעים לטיסות בשבתות וחגי ישראל. תקופת כל הסכם נקבעת על פי הטיסות הרלבנטיות לאותו הסכם. כך למשל הסכם חכירה רטובה אל על/ ארקיע חל על התקופה שבין 2.4.2011 ל- 9.4.2011. בנוסף, ההסכמים מכילים פירוט לגבי תחומי האחריות של כל צד בנוגע לטיסות המוחכרות כגון, זכויות וסלוטים, אבידות ומציאות, דיוטי פרי, דמי חנייה, ניקיון ועוד.
- 8.9. בכוונת הצדדים לתתם על הארכות להסכמים פרטניים אלו מפאת הצורך המתמשך של סאן דור בפתרון תפעולי להובלת נוסעיה בשבתות וחגי ישראל. לפיכך קיים חשש, שההסכמים שייחתמו לא יחסו תחת סעיף 3(א) לפטור הסוג, וזאת מפאת הארכתם של ההסכמים לתקופה מצטברת העולה על שישה חודשים.
- 8.10. במקביל, נחתמו הסכמי צ'רטר אד-חוק בין סאן דור, כסיטונאית המשווקת שירותי תיירות ונופש, לבין ארקיע וישראייר, לפיהם רוכשת סאן דור את קיבולת המטוסים המוחכרים מאל על על ידי ארקיע וישראייר וזאת על מנת לבצע את טיסותיה של סאן דור בשבתות ובחגים, ובנוגע לטיסות ספציפיות, כאמור לעיל.
- 8.11. כאמור, ארקיע חוכרת את המטוסים מאל על ואילו סאן דור בתורה רוכשת את קיבולת המטוסים כסיטונאית מארקיע לצורך שיווקם ללקוחות. ארקיע משלמת לאל על תמורת החכירה הרטובה. במקביל, משלמת סאן דור לארקיע בעבור רכישת קיבולת המטוס. הסכומים אותם אמורה ארקיע לשלם לאל על עבור החכירה הרטובה והסכומים שאותם משלמת סאן דור עבור רכישת קיבולת המטוס מקוויזים זה בזה. בסופו של דבר נערך תחשיב לפיו במידה שהתמורה בגין החכירה הרטובה עולה על תמורת רכישת קיבולת המטוס, סאן דור תשלם לארקיע את ההפרש. במידה שהתמורה בגין החכירה הרטובה נמוכה מתמורת רכישת קיבולת המטוס, תופחת התמורה בגין רכישת קיבולת המטוס בשיעור ההפרש. על פי

סיכום בעל פה בין אל על וסאן דור מצד אחד לבין ארקיע מצד שני, בגין מאמציה וטרחתה של ארקיע בחכירת המטוסים מאל על לצורך מכירת הקיבולת לסאן דור, תשלם סאן דור לארקיע עבור כל טיסה סיבובית (חלוך וחזור) סכום של \$1,000<sup>3</sup>.

8.12. לשם השלמת התמונה נדגיש כי בכוונת סאן דור לפעול במלוא המרץ להשבת רישיון ההפעלה אשר נלקח ממנה. למן מועד שלילת רישיון ההפעלה של סאן דור, מצויות אל על וסאן דור בבחינה אינטנסיבית של האפשרויות העומדות בפניהן לצורך חידוש רישיון ההפעלה של סאן דור. להערכת אל על וסאן דור הליך השבת רישיון ההפעלה לסאן דור עלול לקחת מספר חודשים, שכן רשות התעופה האזרחית הציבה דרישות רבות הנוגעות לחקמה מחדש של תשתית תפעולית עבור סאן דור. כמו כן דורשת רשות התעופה האזרחית, כי הליך הרישוי מחדש של סאן דור יתבצע בהתאם לתקנות הטיס החדשות שיוקנו מכת חוק הטיס, התשע"א – 2011. תקנות אלה עודן מצויות בחליך של כתיבה והכנה.

8.13. עם זאת, סאן דור פועלת בשוק כבר שנים רבות בהן צברה מוניטין, ידע וקהל לקוחות רחב. במהלך השנים בהן פעלה סאן דור, היא חיוותה זרוע לפעילותה של אל על בתחום השכר. תחום השכר הוא תחום בעל מאפיינים ייחודיים ודורש ידע וניסיון. ידע וניסיון אלה צבורים בסאן דור ואצל אנשי הצוות שלה. מכאן חששה של סאן דור, כי במידה שתיפסק פעילותה לחלוטין, גם כמשווקת תיירות ונופש, יקשה עליה להשיב לעצמה את המוניטין והידע שייפגעו. בפועל, גם אין כל סיבה שפעילות סאן דור בתחום שיווק תיירות ונופש תופסק רק בשל שלילת רישיונה המבצעי להטסת נוסעים. מבחינת סאן דור הפסקת פעילותה לחלוטין בשלב זה הינה נקודת אל חזור, ולמעשה תסמל את יציאתה מן השוק. מכאן נובע הצורך בהארכת הסכמי החכירה הרטובה לתקופות נוספות.

8.14. הסכמי החכירה הרטובה אשר נחתמו בין אל על לבין ארקיע ואשר בכוונת הצדדים להאריכם מעת לעת אינם פוגעים בתחרות במובן זה שההסכמים אינם מונעים מארקיע להמשיך בקיום הפעילות שלה כסידרה. ההסכמים אינם מצריכים השקעת משאבים מטעם ארקיע באופן המפחית את משאביה בפעילותה העצמאית. אין מדובר על הסכמי קוד שייר אשר משנים את התמריצים של הצדדים להסכם ומקטינים את המוטיבציה של הצדדים לתחרות זה בזה.

8.15. בקשת הפטור נוגעת כאמור להסכמי חכירה רטובה. חשוב לציין, כי ככלל רשות הגבלים עסקיים אינה רואה בהסכמים מסוג זה הסדרים הפוגעים בתחרות באופן כלשהו. הא ראייה שפטור הסוג מחיל פטור גורף להסכמים אלו. נכונותה של רשות הגבלים עסקיים לפטור באופן גורף הסכמי חכירה רטובה הנערכים לתקופה שאינה עולה על 6 חודשים מלמדת, כי ככל שעסקינן בהסכמים קצרי טווח ונקודתיים, רשות הגבלים עסקיים אינה רואה בהסכמי חכירה מסוג זה אף לא פוטנציאל של פגיעה תחרותית.

8.16. עוד נוסיף, כי "מוביל" מוגדר בפטור הסוג כמי שהינו בעל רישיון מכוח חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963. בפועל, בעקבות ביטול רישיון ההפעלה המבצעי של סאן דור, סאן דור אינה מתפקדת עוד כמוביל, שכן אין ביכולתה לממש את הרישיון שניתן לה מכוח חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963. כל היעדים בהם סאן דור מונתה בעבר על ידי משרד התחבורה כמוביל נקוב, הועברו בעקבות ביטול רישיון ההפעלה המבצעי של סאן דור לאל על (למעט קו אילת-מוסקבה). על כן, ההסכמים עליהם חתומה סאן דור אינם מהווים הסדרים בין מובילים באוויר. סאן דור אינה מוביל המתחרה בארקיע או בישראיר ופעולתה מתמצה במתן שירותי שיווק תיירות ונופש, כדוגמת השירותים הניתנים על ידי סיטונאי תיירות.

<sup>3</sup> ראה הייש 1 לעיל.

<sup>4</sup> בבקשה זאת מצאנו לנכון לבקש פטור גם בגין ההסכמים שנכרתו בין ארקיע לבין סאן דור למרות שסאן דור אינה מוביל, וזאת משום שסאן דור היא חברה בת בבעלות מלאה של אל על. זאת על רקע הוראות סעיף 2 לכללי ההגבלים העסקיים (הוראות והגדרות כלליות), התשס"ו – 2006.

8.17. חלק נכבד מפעילותן של אל על ושל ארקיע בזירה הבינלאומית היא פעילות שאינה מתחרה. אל על טסה ליעדים שונים ומובחנים מהיעדים שאליהן טסה ארקיע. כידוע, הגדרתם הגיאוגרפית של שווקים בתחום התעופה נעשית על פי נקודת המוצא ונקודת היעד של הטיסה. טיסות שנקודות היעד שלהן או נקודות המוצא שלהן שונות באופן משמעותי אינן נחשבות כטיסות המתחרות זאת בזאת<sup>5</sup>. כשבאים לבחון את פעילותן של אל על וארקיע בזירה הבינלאומית בהתאם למבחנים הגיאוגרפיים שנקבעו על ידי הממונה על הגבלים עסקיים בעבר, אנו למדים כי בצד קיומה של חפיפה מסוימת ביעדים של חברות אלה, עיקרה של הפעילות אינה פעילות מתחרה.

8.18. אף אם נתמקד בפעילות המתחרה של אל על בארקיע, עדיין אין בהסדר דנן כדי לפגוע בתחרות בין חברות אלה. ארקיע משלמת דמי חכירה עבור החכרת המטוס וזוכה לתשלום מסאן דור עבור קיבולת הטיסה שאותה היא מוכרת לסאן דור. מערכת ההסכמים שבין אל על, סאן דור וארקיע מבוססת על החזר מלוא הוצאות החכירה של ארקיע באמצעות תשלום עבור קיבולת הנסיעה. בנוסף זוכה ארקיע בתשלום בשיעור של 1,000 דולר עבור כל טיסה סיבובית (חלוד וחזור) וזאת על פי סיכום בעל פה שהושג בין הצדדים. ברי, כי סכום זה הוא זניח והוא בבחינת תשלום עבור הטרחה הנגרמת בשל הצורך האדמיניסטרטיבי להסדיר את החכירה הרטובה ואת מכירת הקיבולת. סכום זה, שהוא שולי וזניח, אינו יכול להשפיע על מערכת התמריצים התחרותיים של ארקיע, שכן רווחיה מהפעלת טיסות עצמאיות שלה עולים לאין שיעור על הסכום המשולם לה עבור טרחתה על ידי סאן דור. לפיכך ניתן לצפות, כי ארקיע תמשיך להתחרות באל על כמקודם, מבלי שבהסדר נושא בקשת פטור זאת יהיה כדי להפחית את תמריצה להפעיל טיסות עצמאיות.

8.19. חכבילה הנלוות להסכמים נושא בקשת פטור זאת, היא כבילה הדרושה למימוש עיקרם של ההסכמים. הגם שארקיע מגבילה עצמם בתפעול הטיסות המותרות על ידה, הרי שהגבלה זאת נוגעת לעניינים תפעוליים וטכניים הנוגעים להסדרת פעילות החכירה הרטובה בין הצדדים להסכמים. כיוון שבמקרה דנן קיבולת הטיסות נמכרת במלואה לסאן דור, אין כל משמעות תחרותית לכבילה דנן.

8.20. ההסכמים נושא בקשת פטור זאת יאפשרו לאל על וסאן דור להמשיך לספק את מלאי טיסות השכר וחטיסות הסדירות אליהם מורגלים לקוחותיהם במגוון של תדירויות ויעדים, כמו גם להציע פתרון חולס למגזר הדתי המעוניין לטוס בחברות תעופה אשר אינן מחללות את השבת, וזאת עד שיתאפשר לסאן דור לקבל בחזרה את רישיון ההפעלה שלה מרשות תעופה אזרחית.

8.21. מכל האמור לעיל, נובע כי מן הראוי שהסדר זה יאושר על ידי הממונה על הגבלים עסקיים בהתאם לסעיף 14 לחוק.

<sup>5</sup> ראה לעניין זה, חכרזה בדבר קיום מוטפולין: אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ, 2005 הגבלים עסקיים 5000135, וגם החלטת בדבר אי-מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדר בין: אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ו-Tandem – Aero S.R.L., 2009, הגבלים עסקיים 5001509.

העתקי המסמכים המתוארים בסעיף 4 מצורפים בזה.

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

תאריך 19.7.2011 שם חני א חתימה וחותמת 