

1 ס"ח התעבורה, עמ' 128; התשי"ט, עמ' 113.  
2 רלקוט הפריסומים 5309, י"א בתמוז התשס"ד, 30.6.2004.

ס"ח התשס"ד, עמ' 128; התש"ס, עמ' 113.  
 וליקוט הפרסומים 5509, י"א בתמוז התשס"ד, 62004-6.



## רשות ההגבלים העסקיים

6-6-04  
5655  
ירושלים, פטור מספר

לכבוד

הממונה על חקיקת משנה

משרד המשפטים

רחוב צאלאח א-דין

ירושלים

### הנדון: הודעה בעניין פטור מאישור הסדרים כובלים לפרסום ברשומות

מצ"ב הודעה על פטור מאישור הסדר כובל לפרסום ברשומות, לפי סעיף 14 (ג) לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח – 1988.

בכבוד רב ובברכה,

צפורה נחמו, עו"ד

רשמת הגבלים עסקיים

העתק: כבוד אב בית הדין להגבלים עסקיים, כבוד השופט יעדיאל, ביהמ"ש המחוזי,  
רחוב צאלאח א-דין, ירושלים



## רשות ההגבלים העסקיים

הודעה על פטור בתנאים מאישור הסדר כובל לפי חוק

ההגבלים העסקיים התשמ"ח – 1988

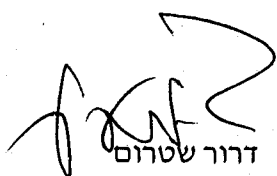
בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988<sup>1</sup> (להלן – החוק), אני מודיע כי ביום י"ט אייר תשס"ד (10 במאי 2004) החלטתי לפטור בתנאים את הצדדים להסדר מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדרים כובלים שפרטיהם כלהלן:

| מספר | שמות הצדדים להסדר   | סוג ההסדר   | הענף                      |
|------|---|---|---------------------------|
| 5655 | דנקר השקעות בע"מ<br>לאופר תעופה בע"מ<br>פליינג קרגו בע"מ<br>ק.א.ל. קווי אויר למטען בע"מ<br>סוויספורט שרותי מטען ישראל בע"מ<br>SWISSPORT INTERNATIONAL LTD | מיזם משותף<br>לתכנון, מימון,<br>הקמה, תפעול<br>וניחול מסוף<br>מטענים כללי שני<br>באזור המטענים<br>המזרחי בנמל<br>התעופה בן גוריון | מסוף מטענים בנמל<br>תעופה |

פטור זה ניתן בתנאים לפיהם מתחייבת סוויספורט כי השותפות שלה עם ארקיע ב-QAS תפורק.

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 בתיקי פטור מס' 5655 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

  
דור שטרום

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, י"ז סיון תשס"ד

6 ביוני 2004

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



## רשות ההגבלים העסקיים

הועדה לפטורים ולמיזוגים  
החלטות

מועד הדיון: 29.4.04 יום חמישי בשעה: 11:00

מקום הדיון: משרדו של רן קרול, לינקולן 20, ק' 13, ת"א

מניעות: רונה אורליצקי מנועה בפטור 5650 : איגוד חברות הביטוח בישראל

בקשות מיזוג  
כל הבקשות במסלול ירוק:

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

| מס' תיק | מועד קבלה | הצדדים למיזוג  | כלכלן   |
|---------|-----------|--|---------|
| 5637    | 29.3.04   | יוזמה ופיתוח חקלאי אגודה שיתופית חקלאית בע"מ<br>בן שמעון פלוריש בע"מ | יובל    |
| 5640    | 31.3.04   | אלדן השכרת רכב (1965) בע"מ<br>י.ד. רכב ותחבורה בע"מ                  | שירלי   |
| 5641    | 30.3.04   | ניופאן בע"מ<br>אלייד השקעות בע"מ                                     | בועז    |
| 5643    | 4.4.04    | אביב גלעדי הפקות בע"מ<br>אביב גלעדי אחזקות בע"מ                      | ניר     |
| 5648    | 4.4.04    | Intel Corporation<br>Envara Inc<br>Envara Ltd                        | גבי/זיו |

### החלטות

חברי הועדה ממליצים לאשר את כל בקשות המיזוג הנ"ל כאמור בחוות הדעת הכלכליות.

בקשות פטור

בפני חברי הועדה הוצגה טיוטא של החלטת הממונה בבקשות הפטור כלהלן:

| מס' תיק | מועד קבלה | הצדדים  | בטיפול | הנכס / השירות   |
|---------|-----------|---|--------|---|
| 5650    | 13.4.04   | אגוד חברות הביטוח בישראל<br>איי.אס.או קליימסרצ' ישראל בע"מ  | טלי    | הקמת מאגר מידע לאיתור הונאות ב"ביטוח רכב מנועי"   |
| 5659    | 15.4.04   | פועלים אי.בי.אי - חיתום והנפקות בע"מ<br>כלל פיננסים חיתום בע"מ<br>לידר הנפקות (1993) בע"מ<br>(הנפקת נטוויז'ן בע"מ)  | טלי    | שיתוף פעולה בתחום החיתום וניהול ההנפקה לצורך הגשת הצעה משותפת לרשות החברות הממשלתיות לשם ניהול הנפקה של נטוויז'ן בע"מ |
| 5655    | 18.4.04   | דנקר השקעות בע"מ<br>לאופר תעופה בע"מ<br>פליינג קרגו בע"מ<br>ק.א.ל. קווי אויר למטען בע"מ<br>סוויספורט שרותי מטען ישראל בע"מ<br>SWISSPORT INTERNATIONAL LTD | גולן   | מיזם משותף לתכנון, מימון, הקמה, תפעול וניהול מסוף מטענים כללי שני באזור המטענים המזרחי בנמל התעופה בן גוריון          |
| 5530    | 29.12.03  | שבע באר שבע בע"מ<br>גב' מירה הניה דינר<br>שבע תקשורת בע"מ   | תמר    | רשיון בלעדי להוצאה לאור של שבועון בשם "שבע" בשפה העברית באזור הדרום   |

פטור 5650: אגוד חברות הביטוח בישראל - אי.אס.או קליימסרצ' ישראל בע"מ  
חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשת הפטור כאמור בטיטא של החלטת הממונה

פטור 5659: פועלים אי.בי.אי - חיתום והנפקות בע"מ - כלל פיננסים חיתום בע"מ -  
לידר הנפקות (1993) בע"מ, (הנפקת נטוויז'ן בע"מ)  
חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשת הפטור כאמור בטיטא של החלטת הממונה

פטור 5655: דנקר השקעות בע"מ - לאופר תעופה בע"מ - פליינג קרגו בע"מ - ק.א.ל. קווי אויר  
למטען בע"מ - סוויספורט שרותי מטען ישראל בע"מ - SWISSPORT  
INTERNATIONAL LTD

חברי הועדה ממליצים לבטל את התנאי לגבי תחום שירותי הקרקע. כמו כן ממליצים לתקן את נוסח ההחלטה באופן שיובהר כי כיום ניתנת ההחלטה בדבר המכירה, ואילו בעוד שנתיים אם וכאשר יחולו שינויים בנסיבות ניתן יהיה לבחון שנית את החלטת המכירה.

פטור 5530: שבע באר שבע בע"מ - גב' מירה הניה דינר - שבע תקשורת בע"מ  
תיערך בדיקה חוזרת אם אכן מדובר בפטור.



## רשות ההגבלים העסקיים

ירושלים, י"ט אייר, תשס"ד  
10 במאי 2004

פטור: 5655  
בפקס: 5614776 - 03

העתק לתיק עיון הציבור ✓  
לא כולל פרטים חסויים

לכבוד  
אפשטיין, חומסקי ושות'  
עו"ד זיו אברמוביץ, עו"ד איתן אפשטיין  
רחוב לינקולן 20  
בית רובינשטיין  
תל אביב 67134

הנדון: החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל למיזם משותף להקמת מסוף מטענים בנמל התעופה  
בן-גוריון

הנני מתכבדת 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,

צפורה נחמו, עו"ד

רשמת הגבלים עסקיים

20



## רשות ההגבלים העסקיים

עותק לעיון הציבור

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

**בדבר מתן פטור מאישור בית הדין להסדר כובל**

**למיזם משותף להקמת מסוף מטענים בנמל התעופה בן-גוריון**

### 1. פתח דבר

ביום 18 באפריל 2004 הוגשה בקשה למתן פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, להסכם בין חמישה צדדים, שיפורטו להלן, שעניינו חבירתם ושיתוף פועלם במסגרת סוויספורט שירותי מטען ישראל בע"מ (להלן: "המיזם") אשר תעסוק בתכנון, מימון, הקמה, תפעול וניהול מסוף מטענים שני בנמל התעופה בן גוריון.

ואלה הצדדים: Swissport International Ltd.: (להלן: "סוויספורט"), לאופר תעופה בע"מ (להלן: "לאופר"), פליינג קרגו בע"מ (להלן: "פליינג קרגו"), ק.א.ל – קווי אויר למטען בע"מ (להלן: "ק.א.ל") ודנקנר השקעות בע"מ (להלן: "דנקנר").

לאחר שבחנתי את ההסדר ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשוק הרלוונטי, ולאחר שנועצתי בועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי הכבילות שבהסכם, בכפוף למספר תנאים, אינן פוגעות פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור. מטעמים אלו באתי למסקנה כי ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח – 1988 (להלן: "חוק ההגבלים העסקיים").

### 2. ההסכם

#### 2.1 – כללי

במשך שנים רבות מפעילה חברת ממן-מסופי מטען וניטול בע"מ (להלן: "ממן") את מחסן-הטרנזיט היחיד בישראל בהתאם לתקנות המכס (טיס) ובו מתבצעים ניטול ואחסנת טובין המיובאים לישראל בדרך האוויר. חברת ממן הוכרזה ביום 1 בינואר 1995 כבעלת מונופולין בניהול, תפעול והספקת שירות של מטענים בהובלה אווירית. בשנת 1997 החליטה הממשלה

19

לפתוח את תחום ניטול המטענים בנמל התעופה בן-גוריון לתחרות, אלא שעד כה לא קמה כל תחרות לממן.

באמצע שנת 2002 פרסמה רשות שדות התעופה מכרז סגור (בו השתתפו מספר קבוצות שעברו את המכרז המקדים) שעניינו הקמה והפעלה של מסוף מטענים נוסף לצידה של ממך בשדה התעופה. בסופו של יום לא הוגשה אף הצעה במכרז האמור. רשות שדות התעופה ניהלה משא ומתן עם המבקשים, אשר נאספו יחדיו מן הקבוצות השונות שעברו את המכרז המקדים, במגמה לאפשר להם הקמה והפעלה של מסוף מטענים כאמור. חבירתם יחד של המבקשים במסגרת המיזם המשותף היא ההסדר נשוא בקשה זו.

## 2.2 – הצדדים להסכם

**סוויספורט** – היא חברה פרטית הרשומה בשווייץ, אשר עיקר עיסוקה בתחום אספקת שירותי טיפול במטענים ולוגיסטיקה (Cargo services). בין אחזקותיה, מחזיקה סוויספורט יחד עם ארקיע – קווי תעופה ישראלים בע"מ (להלן: "ארקיע"), בחלקים שווים, בקיו.אי.אס. ישראל בע"מ (להלן: "QAS"). QAS עוסקת במתן שירותי קרקע לחברות תעופה, מטוסים, נוסעים וצוות. חלקה של סוויספורט במיזם המשותף מגיע לכדי 51%.

**לאופר** – היא חברה פרטית, אשר עיקר עיסוקה גם היא בדומה ל-QAS, במתן שירותי קרקע לחברות תעופה, מטוסים, נוסעים וצוות. בנוסף, מעניקה לאופר שירותי ליווי לנוסעים בנמל התעופה בן גוריון. חלקה של לאופר במיזם המשותף מגיע לכדי 11.94%.

**פליינג קרגו** היא חברה פרטית העוסקת בעצמה במתן שירותים לוגיסטיים הכוללים אחסון טובין ומתן שירותים נלווים, כגון ניהול מלאי והובלה אל המחסן וממנו. בנוסף עוסקת החברה בעצמה או באמצעות חברות מוחזקות, בתחום השילוח הבינלאומי, תובלת אקספרס, תובלה קריטית, תובלה יבשתית, תפעול מטען עבור חברת תעופה ושירותי דואר בינלאומיים. חלקה של פליינג קרגו במיזם המשותף מגיע לכדי 11.94%.

**ק.א.ל.** הינה חברה פרטית המוחזקת על ידי אגודות חקלאיות העוסקת בהובלת מטענים חקלאיים בדרך האוויר מישראל ואליה. חלקה של ק.א.ל. במיזם המשותף מגיע לכדי 10%.

**דנקר** הינה חברה ציבורית אשר עיקר עיסוקיה ואחזקותיה הנם בתחום הנדל"ן והתקשורת. חלקה של דנקר במיזם המשותף מגיע לכדי 15.12%.

## 2.3 – ההסדר הכובל

המדובר, אם כן, בהסדר בו מבקשים הצדדים לחבור צוותא חדא במסגרת המיזם על מנת לעסוק בתכנון, מימון, הקמה, תפעול וניהול מסוף מטענים שני בנמל התעופה בן גוריון.

סעיף 9 להסדר אשר כותרתו "No Compete Undertakings" קובע מגבלות על המיזם ועל הבעלים בו, מלהתחרות זה בזה כדלקמן –



1. סעיף 9.1 קובע כי המיזם המשותף לא יעסוק ולא יתחרה (למעט חריגים ספציפיים) בתחומי פעילות - הקיימים או העתידיים - של הבעלים בו.
2. סעיף 9.2 קובע כי הבעלים במיזם לא יתחרו במיזם – במישרין או בעקיפין. נאסר עליהם כל עוד הם בעלי מניות ולמעט חריגים ספציפיים, לעסוק בפעולות אותן יעשה המיזם על פי ההרשאה שקיבל מרשיית לניהול מסוף לניטול מטענים, או פעילות אשר תותר בעתיד למיזם.
3. סעיף 9.3 קובע כי במידה ויתגלו בעתיד תחומי פעילות בהם ירצו לפעול המיזם או הבעלים בו – תחומים בהם הם אינם פועלים כיום – תינתן זכות סירוב ראשונה למיזם לפעול בתחום זה כל עוד הפעילות נוגעת לניטול מטענים כלליים וחקלאיים בשדה תעופה ותינתן זכות סירוב ראשונה לבעלים בו אם הפעילות נוגעת לתחום פעילותם.
4. סעיף 9.4 קובע כי במידה שבבעלות אחד מהבעלים יהיה מסוף לניטול מטענים אשר ימוקם מחוץ לשדה התעופה יתקיימו אחד משניים – (א) אם מדובר במסוף חיצוני אשר יש גישה ישירות ממנו לשטח האווירי בנמל התעופה תקום לבעלים האחרים זכות לרכוש את מניותיו במיזם. (ב) אם מדובר במסוף חיצוני אשר לא תהיה לו גישה ישירה לשטח האווירי – הפעילות לא תחשב מתחרה במיזם והמיזם יוכל גם הוא להפעיל מסוף חיצוני כאמור.

### 3. השפעת ההסכם על התחרות

השותפים במיזם המשותף פועלים ברובם, בתחומים הנוגעים לטיפול במטענים בשדה התעופה. שניים מהבעלים – לאופר וסוויספורט (באמצעות אחזקותיה ב-QAS) אף מתחרים זה בזה במתן שירותי קרקע לחברות תעופה, מטוסים, נוסעים וצוות.

יתרונן של המיזם המשותף ביכולתו לגייס מאת המבקשים יחד את המימון הדרוש להקמתו של מסוף מטענים בנמל התעופה תוך פיזור הסיכונים ביניהם<sup>1</sup>. המיזם המשותף כשלעצמו אמור להקים ולו ראשיתה של תחרות למונופול רב השנים של ממך.

לצד היתרונות הנזכרים מעלה החבירה מספר חששות תחרותיים – ביניהם החשש מהשפעת כבילות אי התחרות אשר נטלו על עצמם הצדדים למיזם המפורטות לעיל, והחשש כי החבירה למיזם של מתחרים ושיתוף הפעולה שלהם במסגרתו יזלגו (Spillover) אל עבר פעילות אנטי-תחרותית.

החבירה במסגרתו של המיזם הנדון עשויה להשפיע על התחרות במספר שווקים שונים. בין היתר, עשויה החבירה להשפיע על יכולתו של המיזם המשותף להתחרות בממך בתחום ניטול המטענים בנמל התעופה.

<sup>1</sup> Antitrust Guidelines For Collaboration Among Competitors, Issued by the Federal Trade Commission and the U.S. Department of Justice, April 2000 p. 6

יסודם של אלו בהחזקה המשותפת, בחלקים שווים, של סוויספורט וארקיע ב-QAS<sup>2</sup>. אשר לחשש לפגיעה בתחום ניטול המטענים - ארקיע מצידה מחזיקה בשיעור של 25% ממניות ממך<sup>3</sup>. משמעות הדבר היא שבעל השליטה במיזם (סוויספורט) אשר, מבקשים כי יפתח ראשיתה של תחרות בממן נמצא, בקרבה מתמדת ובשותפות הדוקה לדרך עסקית, על הסיכויים והסיכונים הכרוכים בה, עם בעלים מהותיים בממן. הקשר בין השניים עלול לחלחל את מחוץ לתחום המותר עם כניסתה של סוויספורט לתחום מחסן ניטול המטענים בנמל התעופה בן גוריון.

בדומה, בתחום שירותי הקרקע מתחרה סוויספורט באמצעות החזקתה ב-QAS בלאופר השותפה עימה במיזם המשותף<sup>4</sup>. גם כאן עלול שיתוף הפעולה במסגרתו של המיזם המשותף להקהות את התחרות ביניהן<sup>5</sup>.

מעבר להגבלת התמריצים שמעוררת הישיבה במסגרת המיזם המשותף, קיים חשש לחילופי מידע עסקי רגיש בין המיזם עצמו לבין ממך דרך הישיבה יחד של ארקיע וסוויספורט ב-QAS<sup>6</sup>.

אוסף ואציון, כי פעילות המיזם המשותף, צפויה להוות פעילות משמעותית מכלל פעילותה של סוויספורט. כאשר, QAS מהווה פעילות קטנה יחסית לכלל פעילותן של ארקיע וסוויספורט.

---

<sup>2</sup> חברתן של סוויספורט וארקיע במיזם המשותף ב-QAS זכתה ביום 27 באוקטובר 1996 לפטור ראה **החלטה בדבר מתן פטור להסדר כובל בין ארקיע ו-Swiss Air**; 1996 **הגבלים עסקיים** 3001438.

<sup>3</sup> המחזיקים העיקריים האחרים בממן הם – תעבורה אחזקות בע"מ (38%) ואל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (26%).

<sup>4</sup> יש לראות את סוויספורט כמתחרה בעקיפין בתחום שירותי הקרקע עקב החזקתה ב-QAS. ראה כללי ההגבלים העסקיים (הוראות והגדרות כלליות), תשס"א – 2001 המגדיר את המונח "מתחרה" גם את מי שעושה כן באמצעות שיתוף פעולה עם אחר לפי הסכם.

<sup>5</sup> **השווה אישור מיזוג בתנאים בין Columbus Capital corp. מקבוצת קלרידג' לבין כור תעשיות בע"מ**; 1998 **הגבלים עסקיים** 3001322 עמ' 22.

<sup>6</sup> על החשש התחרותי בחברתם של מתחרים בפועלו של מיזם משותף ראה **קביעה בדבר הסדר כובל בין חברות ההסעה ביעדים תיור**; 2001, **הגבלים עסקיים** 3012980. וראה **Antitrust Guidelines For Collaboration Among Competitors**, Issued by the Federal Trade Commission and the U.S. Department of Justice, : April 2000 p. 6

"Competitor collaborations also may facilitate explicit or tacit collusion through facilitating practices such as the exchange or disclosure of competitively sensitive information or through increased market concentration. Such collusion may involve the relevant market in which the collaboration operates or another market in which the participants in the collaboration are actual or potential competitors."

שיתוף הפעולה בכל אחת מן המסגרות, ומידת מעורבותם של האמורים, יש בהם להשליך על החשש כי יהא בקרבה הנוצרת מהם לדכא את התמריץ של המבקשים להתחרות.<sup>7</sup>

לגבי שוק מחסני ניטול המטענים בנמל התעופה בן גוריון, כפי שצינתי לעיל, ממן, אשר הוכרזה כבעלת מונופולין, מהווה משך שנים רבות היחידה המפעילה מחסן לניטול מטענים כלליים בנמל התעופה בן גוריון. המיזם המשותף נשוא בקשה זו הוא אשר, כבר לפני שנים מספר היה אמור לפתוח תחרות – ולו מועטה – לממן.

הקשר הקיים בין סוויספורט, אשר תשלוט במיזם, לבין ארקיע, המהווה בעל מניות מהותי בממן, מעלה חשש כי תפחת האפשרות לקיומה של תחרות בשדה התעופה. הקמת המיזם דורשת השקעה לא מבוטלת ופרק זמן של כשנה וחצי. הלכה היא עמנו כי אם יתאפשר מרווח של תחרות, ולו מועט, בחלק מן השוק – כי אז חובה היא לשומרה כ- Effective Competition, אפילו מסויגת היא ומתוחמת.<sup>8</sup>

על כן, בכוונתי להתנות את מתן הפטור להסדר בתנאי לפיו תחויב סוויספורט למכור את אחזקותיה ב-QAS. אלא, שמכירה זו תתחייב רק אם לאחר פרק זמן מסוים לאחר שיוקם המחסן לניטול מטענים נשוא המיזם ויחל לפעול יסתבר, בבחינה שאערך כי לא מתקיימת תחרות אפקטיבית לממן מצד המיזם המשותף או מאת מחסני ניטול מטענים שיוקמו מחוץ לשטח שדה התעופה.

בחינת תחום מתן שירותי הקרקע בשדה התעופה, מראה כי מדובר בשוק בהיקף של כ- 100 מיליון ש"ח. לאופר ו-QAS מתחרות בשוק זה ובנות נתח שוק משמעותי כל אחת העולה יחדיו אל מעל 60%. לשתיים מתחרות נוספות בשדה התעופה בן-גוריון, אשר קיבלו הרשאה מאת רשות שדות התעופה ליתן שירותי קרקע: GHI Ground Handling Services Israel Ltd (בבעלות מממן אשר ארקיע כאמור, בעלת מניות מהותית בה), אירוהנדלינג בע"מ (אשר בבעלות התעשייה האווירית לישראל בע"מ) ואל על נתיבי אויר לישראל בע"מ. בירור שנערך עם השחקנים הרלוונטיים בשוק מגלה, כי אין חסמי התרחבות המונעים התרחבותן של השחקניות בשוק, אשר אינן מעורבות במיזם המשותף. בנסיבות אלה לא ראיתי לנכון להתנות תנאים בהקשר זה מעבר לתנאי המפורט לעיל.

צינתי כי בהסדר זה קיימת גם הגבלה מפורשת על התחרות. סעיף 9 להסדר קובע כאמור, כי לא תתקיים תחרות בין המיזם המשותף מחד לבין בעליו מאידך. צינתי בעבר<sup>9</sup> כי חבירה בין גופים עסקיים לשם השאת רווחים במשותף, הלו בשת צורה יציבה ופניה אינם מוגבלים לטווח הזמן

<sup>7</sup> ראה החלטה בדבר אי מתן פטור להסדר כובל בעניין מיזם ים תטיס – גרנית הכרמל השקעות בע"מ; 2000 הגבלים עסקיים 3008959, עמ' 31.

<sup>8</sup> השווה הי"ע 491/98 חברת חשמל לישראל נ' הממונה להגבלים עסקיים, תקדין מחוזי 1999 (1) 33011, 33038. ראה ע"א 2247/95 הממונה על הגבלים עסקיים נ' תנובה, פ"ד נב(5) 213, 240; השווה ערר 7/95 בזק החברה הישראלית לתקשורת בע"מ נ' הממונה על הגבלים עסקיים, תק-עליון 97 (2) 5, 14: "החלטתם של דיני ההגבלים העסקיים כהסדר משלים (להסדר הסטטוטורי המיוחד) נדרשת דווקא במקום שבו מדובר בתחום הנתון לפיקוח והנפתח לתחרות". ראה גם החלטה בדבר אי מתן פטור להסדר כובל בין תנובה לבין קואופרטיבים להובלת חלב; 2003 הגבלים עסקיים 3017553 בעמ' 7.

<sup>9</sup> ראה החלטה בדבר מתן פטור מהסדר כובל בין Carrier Nechushtan Investment Company Ltd לבין Carrier Hvacr Investment B.V.; 2001 הגבלים עסקיים 3011358.

הקצר או הבינוני, מחייבת עיצוב דפוסי פעולה מסחרי שיאפשרו את החיבור והעשייה המשותפת. ביניהם נמנה ביטול התחרות בין צדדים לשותפות, ולפרק זמן סביר אחר פירוקה, כל עוד הגבלת התחרות תחומה וסבירה<sup>10</sup>. ההגיון בהמשך תניית אי התחרות לאחר תקופת השותפות מצוי בצורך לקיים יחסי אמון במהלך תקופת השותפות עצמה<sup>11</sup>.

יחסי שותפות מהותיים כאלה יכולים להילמד משיעור ההחזקה של צד בפעילות משותפת ומלקיחת חלק בקבלת ההחלטות בה. בהתחשב בהיקפו של ההסדר ובנסיבות השוק אראה צד כמסיים את יחסי שיתוף הפעולה במועד בו פחתו אחזקותיו מ-8% מהזכויות בשותפות, או המועד בו איבד זכותו למנות בה דירקטור, לפי המוקדם ביניהם<sup>12</sup>. לזאת יש להוסיף כי הסכם ההרשאה עם רשות שדות התעופה הגביל גם כן, את פעילות המיזם לפעילות בהתאם להסכם ההרשאה. כך שהתחום אשר נאסר על השותפים להתחרות במיזם ממילא מצומצם ומובחן.

## 5. סוף דבר

לאחר שנועצתי בועדה לפטורים ומיזוגים, ראיתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, ולהעניק את הפטור המבוקש בכפוף לתנאים הבאים –

1. לאחר \_\_\_\_\_<sup>13</sup> מתחילת הפעלתו של מסוף המטענים בנמל התעופה בן גוריון על ידי המיזם (להלן – **"תקופת"** \_\_\_\_\_), ולא יאוחר \_\_\_\_\_ לאחר מועד זה, מתחייבת סוויספורט כי השותפות שלה עם ארקיע ב-QAS תפורק באחת מהדרכים המפורטות להלן: מכירת מלוא אחזקותיה של ארקיע ב-QAS לסוויספורט, או לצד שלישי בלתי תלוי; או מכירת מלוא אחזקותיה של סוויספורט ב-QAS לארקיע או לצד שלישי בלתי תלוי; או בכל דרך אחרת אשר תאושר מראש על ידי הממונה (להלן – **"פירוק השותפות"**). למען הסר ספק מובהר בזה כי פירוק השותפות יהיה כפוף לאישור הממונה על הגבלים עסקיים, ככל שאישור כזה נדרש על פי דין.

2. על אף האמור בסעיף 1 רשאי הממונה, אם פנתה אליו סוויספורט בבקשה לעשות כן ולאחר בחינת טענותיה של סוויספורט בעניין זה, לפטור את סוויספורט מחובת פירוק השותפות, אם שוכנע כי אין בה עוד צורך, בשל התקיימותה של תחרות משמעותית בין מסופי מטענים בנמל התעופה בן גוריון, או בשל שינוי בזהות הבעלים ב-QAS באופן שלא מצוי בו עוד בעל מניות שלו אחזקות בממן. פנייתה של סוויספורט כמפורט בסעיף זה

<sup>10</sup> ראה סעיפים 3(ב), 2(ב)(8) לכללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג למיזמים משותפים), התשס"א – 2001.

<sup>11</sup> ראה ע"א 415/88 **החברה הכלכלית לאילת (חכ"א) בע"מ נ' ברטון תכנון וייצור בע"מ**, פ"ד מג(4) 672; מרים מזרחי, "מיזם משותף כהסדר כובל", **משפטים** כג (תשנ"ד) 213, 235. ראה גם להשוואה סעיף 3(8) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח – 1988.

<sup>12</sup> השווה לסעיף 3(2) לכללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג לכבילות נלוות למיזוגים), התשס"ד – 2004, וראה החלטה בדבר מתן פטור להסדר כובל בין Moody's Overseas Holdings Inc. ל-Midroog Holdings Lim. ואח'; 2003 **הגבלים עסקיים** 3017889.

<sup>13</sup> ביום 27 במאי ניתן על ידי בית הדין להגבלים עסקיים צו ארעי המורה על חסיון המועדים כאמור.

- תיעשה מבעוד מועד באופן המאפשר בחינה על ידי הממונה והכרעה בבקשה עד לתום תקופת \_\_\_\_\_ ובכל מקרה לא יאוחר מ- 45 יום טרם חלוף תקופת \_\_\_\_\_.
3. בכפוף לאמור בסעיף 2 לעיל, במידה שלא עלה בידה של סוויספורט לסיים את הליך פירוק השותפות בתוך התקופה האמורה בסעיף 1 לעיל, יועברו כל מניותיה של סוויספורט ב-QAS לידי הנאמן בצירוף כתב הנאמנות המצ"ב והמסומן **נספח א'**.
4. הנאמן יפעל בשקידה למכירה של החזקות סוויספורט ב-QAS לצד שלישי בלתי תלוי בצורה הטובה והיעילה ביותר.
5. על אף האמור בסעיפים 3 ו-4 לעיל תהא סוויספורט רשאית להודיע לממונה, לא יאוחר מחלוף \_\_\_\_\_ מתום תקופת \_\_\_\_\_, כי היא מבקשת שלא לעשות שימוש במנגנון הנאמנות הקבוע בסעיפים 3 ו-4 לעיל. במקרה כזה יופקדו מניותיה של סוויספורט ב-QAS בבית המשפט, בצירוף יפוי כח בלתי חוזר ושטרי העברת מניות על מלוא מניותיה של סוויספורט ב-QAS חתומים על החלק, ובצירוף בקשה, כי בית המשפט ימנה נאמן, אשר יקבל לידיו את המניות האמורות, ינהג בהן מנהג בעלים וימכור אותן לצד שלישי בלתי תלוי, בתוך \_\_\_\_\_ ממועד מינויו.
6. טרם כניסת הפטור לתוקף יועברו לידי הממונה אישורו של הנאמן בכתב, כי הוא מסכים לשמש כנאמן בהתאם לתנאי פטור אלה, כתב הנאמנות בנוסח המצ"ב נספח א' חתום על ידי הנאמן וכן התחייבות בלתי חוזרת של סוויספורט המופנית כלפי הממונה על פיה היא מתחייבת להעביר מיד עם קבלת דרישתו הראשונה את מניות סוויספורט ב-QAS לידי הנאמן או בית משפט על פי העניין. על ההתחייבות יבוא אישור באי כוחה של סוויספורט, כי ההתחייבות ניתנה על ידי סוויספורט כדין ובהתאם להוראות החלות על סוויספורט מכח מסמכי ההתאגדות שלה וכי מי שחתם בשם סוויספורט על כתב ההתחייבות, היה מוסמך לכך. העתק נוסח ההתחייבות מצ"ב **נספח ב'**.
7. אם לא יעלה בידי הנאמן לבצע את מכירת מניות QAS כמפורט לעיל בתוך \_\_\_\_\_, מיום שאלה הועברו לו, יפנה הנאמן לקבל הוראות מאת הממונה באשר לאופן מכירת המניות.
8. התחייבות בעל מניות במיזם שלא להתחרות בפעילות המיזם תהיה בתוקף כל עוד הוא מחזיק ב-8% מן הזכויות במיזם ובזכות למנות דירקטור, ובמשך שנה לאחר מכן.
9. כל ספק בדבר פרשנותם או תחולתם של תנאים אלה יובא להכרעת הממונה.
10. הגדרות:
- "המיזם"** – סוויספורט שירותי מטען ישראל בע"מ;
- "תחילת הפעלתו של מסוף המטענים"** – מועד תחילת מתן שירות מן השירותים המפורטים בסעיפים (א) עד (ה) להגדרת "השירותים" בהסכם ההרשאה עם רשות שדות התעופה.
- "סוויספורט"** – Swissport International Ltd. וכל אדם קשור בה;
- "QAS"** – קיו.אי.אס. ישראל בע"מ;

"בעל מניות במיזם" – סוויספורט, לאופר תעופה בע"מ, פליינג קרגו בע"מ, ק.א.ל – קווי אויר למטען בע"מ ודנקר השקעות בע"מ.

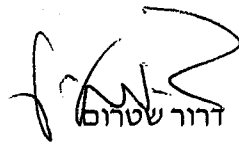
"הנאמן" – עו"ד אלון גלר או כל מי שימונה על ידי הממונה על הגבלים עסקיים במקומו, אם ייבצר ממנו לבצע תפקידו על פי תנאים אלו.

"בית המשפט" – בית המשפט המחוזי בירושלים;

"הממונה" – הממונה על הגבלים עסקיים;

"צד שלישי בלתי תלוי" – מי שאינו מחזיק בסוויספורט, אינו מוחזק על ידה ואינו מוחזק על ידי מי מאלה בין במישרין ובין בעקיפין כהגדרתו של מונח זה בכללי ההגבלים העסקיים (הוראות והגדרות כלליות), התשס"א – 2001;

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.

  
דור שטרומ

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, י"ט אייר, תשס"ד

10 במאי, 2004

## נספח א

כתב נאמנות למכירת מניות

והממונה על הגבלים עסקיים העניק פטור להסדר כובל בין Swissport International Ltd, לאופר תעופה בע"מ, פליינג קרגו בע"מ, ק.א.ל – קווי אויר למטען בע"מ ודנקר השקעות בע"מ בתנאים (להלן: "תנאי הפטור");

תואיל

ועל פי תנאי הפטור יועברו להחזקתי כלל מניותיה של Swissport International Ltd בקיו איי.אס. ישראל בע"מ (להלן: "המניות המועברות"), לצורך מכירתן לצד שלישי בלתי תלוי (כמוגדר בתנאים);

והואיל

אי לכך, הנני מצהיר/ה, מאשר/ת ומתחייב/ת כדלקמן:

1. הנני מתחייב בזה לקבל לידי הנאמנות את כל המניות המועברות שיועברו לי בהתאם לתנאי הפטור;
2. הנני מתחייב בזה לפעול במהירות וביעילות לביצוע תפקידיי על-פי תנאי הפטור וכתב נאמנות זה ולפעול בשקידה למכירת המניות המועברות לארקיע או לצד שלישי בלתי תלוי. בביצוע תפקידי, לא אהיה כפוף להסכמתה, הנחיותיה, הוראותיה או מטרותיה של Swissport International Ltd או מי מטעמה ואפעל באופן הנראה לי מועיל ביותר למכירת המניות המועברות לצד שלישי, ככל שניתן תוך שמירה מיטבית על ערכן ומימושן.
3. מבלי לגרוע מכלליות האמור, תחול עלי חובת תיעוד, כדלקמן: אתעד תיעוד מלא ומפורט של כל הצעדים שנקטו על-ידי לצורך מילוי תפקידיי לפי תנאי הפטור וכתב נאמנות זה. התיעוד ירוכז בנפרד ואאפשר לממונה על הגבלים עסקיים גישה למידע זה על-פי דרישתו.
4. כל הזכויות המוקנות לי מכוח המניות המועברות יופעלו על ידי על פי שיקול דעתי, באופן שנראה לי מועיל ביותר לשמירה על ערכן; כל הכספים או הזכויות שיוענקו לי מכוח החזקתי במניות המועברות ישמרו על ידי באופן הנראה לי מועיל ביותר לרוכש עתידי של המניות המועברות.
5. אם הוראה מהוראות מסמכי ההתאגדות של QAS יעמדו בסתירה להתחייבויותי על פי כתב נאמנות זה, אפנה לממונה על מנת לקבל הוראותיו ואפעל בהתאם להן.
6. התמורה ממכירת המניות תועבר לסוויספורט.

6. שכרי ושכרם של כל הפועלים מטעמי יסולם מתוך התמורה שתתקבל ממכירת המניות המועברות.

7. אם לא יעלה בידי למכור את המניות המועברות לצד שלישי בלתי תלוי בתוך [REDACTED] מיום שאלה הועברו לידי, אפנה לממונה על הגבלים עסקיים על מנת לקבל הוראותיו באשר לאופן מכירת המניות המועברות ואפעל בהתאם להוראותיו.

8. התעורר ספק בנוגע להוראות כתב נאמנות זה, לרבות זכויותי, סמכויותי וחובותיי מכוחו, יובא הדבר להכרעת הממונה על הגבלים עסקיים.

#### הגדרות

המונחים הכלולים בנספח זה יפורשו בהתאם לפרשנות שניתנה להם בתנאי הפטור.

חתימה

אלון גלרטי, ע"י  
מ.ר. 13492  
רח' לינקולן 20, ת"א  
טל. 03 5618484  
הנאמן





Mr. Dror Strum, Advocate  
Director General  
The Antitrust Authority  
Jerusalem  
Israel

Swissport International Ltd.  
Division Asia, Middle East and Africa  
P.O. Box  
CH-8058 Zürich Airport

Phone: +41 43 812 49 69  
Fax: +41 1 811 10 55  
andy.ernst@swissport.com

May 28, 2004  
AE

**Exemption of the Swissport Cargo Services Israel Ltd.  
Joint Venture (the "Joint Venture")**

Dear Sir,

Following, and in the framework of the Exemption granted by you on 10 May 2004 to the Joint Venture, we hereby irrevocably undertake, immediately upon receiving a request from the Israeli Antitrust Authority, to transfer to the Trustee, or to the Court as the case may be, Share Transfer Certificates for all our shares in QAS Israel Ltd., duly signed by us and any other required document, enabling the sale thereof to a third party.

Terms used herein shall have the meaning set forth in the Exemption.

Sincerely yours

Dr. Ludwig H. Bertsch

Andreas M. Ernst

**swissport**   
International Ltd.  
Division Asia, Middle East & Africa / BR  
P.O. Box  
CH-8058 Zürich-Airport

cf

*Dr. Ludwig H. Bertsch*  
I the undersigned, Cristina Feistmann, general counsel of Swissport International Ltd., hereby confirm that ~~Willy Hallauer~~ and Andreas Ernst, whose joint signature on behalf of Swissport International Ltd. duly binds Swissport International Ltd. in accordance with its corporate documents and resolutions, signed the above undertaking.

Signature

Name: Cristina Feistmann  
Title: General Counsel  
Date: 10 May 2004

9

5655

חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988

בקשת פטור מאישור הסדר כובל

בהתאם לסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988, מוגשת בזה בקשה לפטור מאישור בית  
חדין, הסדר כובל שפרטיו כדלקמן:

1. הצד להסדר המבקש את הפטור

- (I) שם: דנקר השקעות בע"מ (להלן: "דנקר").  
מען: מנחם בגין 7, רמת גן 52117.  
מען למסירת מסמכים: לינקולן 20, תל אביב (אצל אפשטיין, חומסקי ושות').

2. הצדדים האחרים להסדר

- (I) שם: Swissport International Ltd. (להלן: "Swissport").  
מען: Flughafenstrasse 55, CH-8152 Opfikon Switzerland.  
(II) שם: לאופר תעופה בע"מ (להלן: "לאופר").  
מען: ת.ד. 118, נמל תעופה בן גוריון 70100.  
(III) שם: פליינג קרגו בע"מ (להלן: "פליינג קרגו").  
מען: המלאכה 4, אזור התעשייה הצפוני, לוד 71520.  
(IV) שם: ק.א.ל - קווי אוויר למטען בע"מ (להלן: "ק.א.ל").  
מען: בניין נורטל, רח' הירדן קריית שדה התעופה, לוד 70151.  
(V) שם: סוויספורט שירותי מטען ישראל בע"מ (להלן: "החברה" או "המיוזם").  
מען: לינקולן 20, תל אביב (אצל אפשטיין, חומסקי ושות').  
\* לאופר, Swissport, דנקר, פליינג קרגו ו - ק.א.ל יכוננו להלן ביחד "השותפות" או "בעלי המניות".

3. צורת ההסדר - בכתב

4. תיאור המסמכים הקובעים את ההסדר ואלה הנוגעים לו

- (I) הסכם בין לאופר לבין Swissport, דנקר, פליינג קרגו, ק.א.ל והחברה מיום 4 במרץ 2004  
(להלן: "ההסכם").  
(II) הסכם הרשאה לתכנון, מימון, הקמה, תפעול וניהול מסוף מטענים כללי שני בנמל התעופה  
בן גוריון בין החברה לבין רשות שדות התעופה בישראל (להלן: "רש"ת" ו - "הסכם  
ההרשאה").

5. השירות נושא ההסדר

תכנון, מימון, הקמה, תפעול וניהול מסוף מטענים כללי שני באזור המטענים המזרחי בנמל התעופה בן גוריון, בהתאם להסכם ההרשאה.

6. מהות הכבילה ופרטים עליה

סעיף 9 בהסכם שעניינו אי תחרות קובעים כדלקמן:

1. החברה מתחייבת שלא לעסוק בפעילות המתחרה בפעילות הנוכחית והעתידית של בעלי המניות בישראל. כן מתחייבת החברה שלא להיכנס לתחום עמילות המכס, אך היא איננה מנועה מלפעול בתחום הכנת מסמכים הנוגעים למטען (תחום בו עוסקות כיום ק.א.ל, לאופר ופליינג קרגו) ובתחום התובלה היבשתית מנמל התעופה בן גוריון ואליו (תחום בו עוסקות כיום פליינג קרגו). סעיף 9.1 בהסכם מוסיף וקובע כי אחזקה שאיננה עולה, במישרין ובעקיפין, על 5% בישות מתחרה, לא תיחשב כהפרת התחייבות החברה כאמור;
2. בעלי המניות מתחייבים שלא לעסוק בפעילות עסקית המתחרה בפעילות הטיפול במטענים של החברה בנמל התעופה בן גוריון על פי תנאי הסכם ההרשאה, כל עוד הם מחזיקים במניות החברה. סעיף 9.2 בהסכם מוסיף וקובע כי אחזקה שאיננה עולה, במישרין ובעקיפין, על 5% בישות מתחרה, לא תיחשב כהפרת ההתחייבות האמורה של בעלי המניות;
3. סעיף 9.3 בהסכם קובע מנגנון לטיפול בהזדמנויות עסקיות עתידיות העשויות להיקרות בפניהם של בעלי המניות ושל החברה. על פי המנגנון האמור, אם ההזדמנות העסקית תהא נוגעת לתחום הטיפול במטענים (מסחריים או חקלאיים) בנמלי התעופה בישראל, תהא לחברה זכות סירוב ראשון לנצל את ההזדמנות העסקית האמורה; אם ההזדמנות העסקית תהא נוגעת לפעילותו של בעל מניות פלוני באותה עת, תהא לאותו בעל מניות זכות סירוב ראשון לנצל את ההזדמנות העסקית האמורה;
4. סעיף 9.4 בהסכם קובע הסדר קונקרטי לגבי מסופי מטענים מחוץ לנמל התעופה בן גוריון, אם וככל שכאלה יותרו ויוקמו. על פי האמור בתת סעיף זה, אם וככל שמי מבעלי המניות יציע, במסגרת מסוף חיצוני כאמור, שירותים המתחרים בשירותי החברה, הרי שאם לאותו מסוף חיצוני תהא גישה ישירה לשטח האווירי, תחול על אותו בעל מניות חובת מתן הודעה בעניין זה לבעלי המניות האחרים והם יהיו רשאים לקנות את מניותיו של אותו בעל מניות בחברה, על פי חלקם היחסי במניות החברה, על פי שווי השוק ההוגן של החברה (כמשמעות מונת זה בסעיף 4.3 בהסכם) באותה עת פחות 25% (סעיף 9.4(a)). אם לאותו מסוף לא תהא גישה ישירה לשטח האווירי, הרי שהפעילות האמורה של בעל המניות במסוף החיצוני לא תיחשב כמתחרה בפעילות החברה ובלבד שגם החברה תהא רשאית לעשות כן (סעיף 9.4(b)). להסרת כל ספק, מוסיף סעיף 9.4 בהסכם ומבהיר, כי מתן שירותים למסוף חיצוני כאמור, על ידי מי מבעלי המניות במהלך העסקים הרגיל, לא ייחשב כעיסוק מתחרה בפעילות החברה.

7. תקופת ההסדר הכובל

תקופת ההרשאה על פי הסכם ההרשאה היא עשרים (20) שנה ממועד תחילת מתן השירותים במסוף המטענים הכללי השני בנמל התעופה בן גוריון, לפיכך תקופת ההסכם והכבילות הנלוות בו היא לתקופה האמורה לעיל.

8. הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין

א. כללי

החברה, היא המיזם המשותף בין הצדדים, מטרתה אחת היא – כריתת הסכם ההרשאה מול רש"ת והוצאתו אל הפועל של זה. זאת, בעקבות זכיית קבוצת בעלי המניות במיזם במכרז אותו ערכה רש"ת בעניין זה.

שורשיו של הליך פתיחת שוק הטיפול במטענים אוויריים בישראל לתחרות, עוד בהחלטת ממשלה מראשית חודש ינואר 1997. התהליך אמנם ארוך היה ומייגע, אך נדמה כי בימים אלה קרובים אנו מתמיד למועד בו ניתן יהיה להכריז כי תם עידן המונופול המוחלט של ממך וכי רוח רעננה של תחרות מנשבת בתחום זה.

ב. הצדדים

Swissport היא חברה פרטית הרשומה בשווייץ, אשר עיקר עיסוקה בתחום אספקת שירותי טיפול במטענים ולוגיסטיקה (Cargo Services). מחזור המכירות העולמי של Swissport בשנת 2003 עמד על כ – 925,000,000 דולר ארה"ב (כ – 4,162,500,000 ₪)<sup>1</sup>. פעילותה היחידה של Swissport בישראל היא אחזקה בשיעור 50% בחברת Q.A.S – Quality Airport Services Ltd. (להלן: "Q.A.S")<sup>2</sup>.

דנקנר היא חברה ציבורית הרשומה בישראל אשר מניותיה נסחרות בבורסה לניירות ערך בתל אביב. עיקר עיסוקה ואחזקותיה של דנקנר בתחום הנדל"ן ובתחום התקשורת.

<sup>1</sup> נתונים לקוחים מאתר האינטרנט של Swissport שכתובתו היא: [www.swissport.com](http://www.swissport.com).  
<sup>2</sup> יתרת 50% ממניות Q.A.S מוחזקות על ידי קבוצת ארקיע. נמסר לנו, כי אין לאף לא אחד מן הצדדים זכות עודפת על פני חברו וכי במקרה של מחלוקת בין הצדדים – ימבוי סתום (Dead Lock) – שהצדדים לא השמילו לפתור ביניהם, המחלוקת מועברת לבוררות בינלאומית המתנהלת על פי כללי איגוד לשכות המסחר הבינלאומיים (International Chambers of Commerce).

6

לאופר היא חברה פרטית הרשומה בישראל אשר עיקר עיסוקה בתחום מתן שירותי קרקע לחברות תעופה, מטוסים, נוסעים וצוות, בהתאם להרשאה אשר ניתנה לה על ידי רש"ת. בנוסף, מעניקה לאופר שירותי ליווי לנוסעים בגמל התעופה בן גוריון בהתאם להרשאה אשר ניתנה לה על ידי רש"ת, לאחר זכייה במכרז.

עוד מחזיקה לאופר ב - 50% ממניות חברת לאופר - אופן סקי בע"מ אשר עיסוקה בייצוג מסחרי (General Sales Agent) של חברות תעופה (נוסעים) בישראל.<sup>3</sup>

קבוצת פליינג קרגו עוסקת במישרין ובאמצעות חברות מוחזקות או אחיות בפיתוח ואספקת פתרונות לניהול ותפעול שרשרת האספקה הלוגיסטית, בתחומי הצטיידות, ניהול ואחסון מלאי והפצה, לרבות שילוח בינלאומי, תובלת אקספרס, תובלה קריטית, שירותי לוגיסטיים, תובלה יבשתית, הפצה פנים ארצית, מערכות תקשורת ומידע, תפעול מטען עבור חברות תעופה, שירותי ביטוח ושירותי דואר בינלאומיים.<sup>4</sup>

ק.א.ל היא חברה פרטית הרשומה בישראל העוסקת בתובלה אווירית של מטענים.<sup>5</sup>

החברה היא חברה פרטית אשר נרשמה בחודש האחרון, לאחר חתימת ההסכם, והיא היא המיזם המשותף בין השותפות נשוא ההסכם.<sup>6</sup> מבנה הבעלות בחברה הוא כדלקמן: Swissport - 51%, דנקר - 15.12%, לאופר - 11.94%, פליינג קרגו - 11.94% ו - ק.א.ל - 10%.

### ג. הצדדים לאו מתחרים חמה

מעיון בתחומי הפעילות השונים של הצדדים כאמור לעיל, ניתן ללמוד כי הצדדים להסכם אינם מתחרים זה בזה.

עם זאת, והדברים נאמרו והוצגו בפני הממונה על הגבלים עסקיים (להלן: "הממונה") ואנשי רשות ההגבלים העסקיים (להלן: "הרשות"), בפגישות אותם קיימו עמם ב"כ הצדדים, Q.A.S (בה מחזיקה Swissport כאמור 50% בלבד) היא מתחרה ישירה של לאופר בתחום שירותי הקרקע בישראל. אלא, שמבנה האחזקות של Q.A.S הוא כזה של - Swissport אין שליטה ב - Q.A.S, כהגדרת מונח זה בחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988 (להלן: "החוק").<sup>7</sup>

<sup>3</sup> הנתונים לקוחים מאתר האינטרנט של לאופר שכתובתו היא: [www.laufer.co.il](http://www.laufer.co.il)

<sup>4</sup> הנתונים לקוחים מאתר האינטרנט של פליינג קרגו שכתובתו היא: [www.flying-cargo.co.il](http://www.flying-cargo.co.il)

<sup>5</sup> כתובת אתר האינטרנט של החברה היא: [www.cal.co.il](http://www.cal.co.il)

<sup>6</sup> ח.פ. 4-352493-51

<sup>7</sup> "החזקה של יותר ממחצית באחד מאמצעי השליטה הבאים: (1) זכות ההצבעה באסיפה כללית של חברה או בגוף מקביל של תאגיד אחר; (2) הזכות למנות דירקטורים של התאגיד;"

משכך פני הדברים, והצדדים להסכם אינם מתחרים זה בזה, הרי שגם לשיטתה של הרשות - ההסכם איננו כשלעצמו הסדר כובל<sup>8</sup>.

#### ד. הכבילות הנלוות בהסכם

בטרם נפרוש את הנימוקים המצדיקים מתן פטור מאישור בית הדין לכבילות הנלוות בהסכם, נקדים ונאמר כי רישת סעיף 9 (הוא סעיף אי התחרות בהסכם) קובעת במפורש, כי בכפוף לאמור בסעיף, רשאי כל אחד מבעלי המניות בחברה להמשיך ולעסוק בכל אחת מן הפעילויות בהן הוא עוסק, בישראל או מחוצה לה, אף אם מדובר בפעילות המתחזרה בפעילות של מי מבעלי המניות האחרים.

כל הכבילות הנלוות האמורות לעיל, הן נלוות לעצם היותו של המיזם המשותף והן נחוצות למימוש עיקרו.

אשר לסעיף 9.1 בהסכם נדגיש, כי התחייבות החברה שלא להתחרות בבעלי המניות בה אין לה כל נפקות עכשווית, שכן תנאי הסכם ההרשאה מגבילים את תחומי פעילותה של החברה לניהול מסוף המטענים השני בנמל התעופה בן גוריון בלבד (ראה סעיף 49(ב) בהסכם ההרשאה ואת 'מטרות החברה' כפי שנקבעו במסמכי ההתאגדות שלה).

אשר לסעיף 9.4 בהסכם נדגיש, כי סעיף 5(ח) בנוסח הסכם ההרשאה (וכתוצאה ישירה מכך סעיף 26.3 בהסכם דנן) קובע כי מתן היתר להקמת מסופי מטענים חיצוניים מהווה עילה לביטולם של הסכמים אלה; המשמעות היא, כי קיים סיכוי סביר שממילא לא תהא השפעה תחרותית להסדר זה, באשר עצם מתן הרשאה לקיומם של מסופי מטען חיצוניים אפשר שיביא לביטול הסכם ההרשאה של המיזם המשותף מול רשיית וממילא לביטולו של ההסכם דנן.

#### ה. דיון

הנה כי כן, ההסכם איננו בין מתחרים וככזה איננו נחשב, גם לשיטתה של הרשות, כהסדר כובל על פי החוק.

<sup>8</sup> ראה את דברי ההסבר לסיטוט התיקון המוצע לכללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג למיזמים משותפים), התשס"א - 2001 ; 2003 הגבלים עסקיים 3017246. ראה בעניין זה גם החלטה לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים

עם זאת, בהסכם כבילות הנדרשות, בין היתר, לאור אופיו ומהותו של הרישיון העתידי להינתן לחברה ע"י רשיית ותנאיו של זה, למימוש מטרתו הבלעדית של המיזם – תכנון, מימון, הקמה, תפעול וניהול מסוף המטענים הכללי השני בנמל התעופה בן גוריון. כבילות אלה נלוות לעצם המיזם המשותף בין השותפות, ואשר כל כולן אי תחרות בין בעלי המניות במיזם לבין המיזם וחהיפך, במידה ראויה. אין, והדברים נכתבו בהסכם במפורש, כל כבילה בין בעלי המניות לבין עצמם.

בנסיבות אלה, ובשים לב למבנה האחזקות בחברה, על פיו Swissport שולטת בחברה ללא עוררין<sup>9</sup> וללאופר אין כל אפשרות להשפיע השפעה משמעותית על מהלך העסקים הרגיל של החברה, לא כל שכן למנוע מ – Swissport קבלת החלטות רגילות ומיוחדות בחברה<sup>10</sup>, לא צפויה כל השפעה תחרותית כתוצאה מן הישיבה המשותפת של Swissport ושל לאופר במיזם המשותף ומוסר כל חשש תחרותי בעצם קיומו של המיזם המשותף, על הכבילות הנלוות לו.

כך הוצג בשעתו את ההסכם בפני הממונה ובפני אנשי הרשות בפגישות ובשיחות טלפוניות בעניין זה וכך הוא בסופו של יום בהסכם, כפי שנחתם.

סעיף 14(א) בחוק, הקובע אימתי יהא הממונה רשאי לפטור הסדר כובל מן החובה לקבל את אישור בית הדין, לשונו היא:

"הממונה רשאי, לבקשת צד להסדר כובל ולאחר התייעצות עם הועדה לפטורים ולמיזוגים לפי סעיף 23 (להלן - הועדה), לפטור, בהחלטה מנומקת, צדדים להסדר כובל מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר, אם שובנע כי התקיימו כל אלה:

- (1) הכבילות שבהסדר הכובל אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של שוק המושפע מן ההסדר, או שהן עלולות להגביל את התחרות בחלק ניכר משוק כאמור, אך אין בהן כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור;
- (2) עיקרו של ההסדר הכובל אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו."

בענייננו, הכבילות הנלוות בהסכם עומדות בתנאי סעיף 14(א) לחוק שכן:

א. מתקיימים שני התנאים הנדרשים בסעיף 14(א)(1) בחוק (או למצער אחד מהם), לפיהם -

<sup>9</sup> העסקים, התשמ"ח - 1988: מתן פטור מאישור הסדר כובל להסדר בין חברי הועדה הישראלית למדרוג 2004 הגבלים עסקיים 3019796.

<sup>9</sup> לרבות היכולת למנות את מנהל העסקים הראשי (CEO) ואת מנהל התפעול (COO). ראה סעיפים 11.1 ו- 11.2 בהסכם.

<sup>10</sup> למעט ההחלטות הנדרשות להסכמה של למעלה מ- 95% מבעלי המניות בחברה המפורטות בסעיף 13.8.2 בהסכם, אין ללאופר יכולת לחסום החלטה של החברה, רגילה או מיוחדת.

א.1. **הכבילות בהסכם אינן מגבילות את התחרות בחלק ניכר של השווקים המושפעים מן ההסדר** שכן אין כל הגבלה בהסכם בין בעלי המניות במיזם המשותף לבין עצמם על התחרות בשווקים בהם הם פועלים. ההגבלה הירידה הינה בין המיזם המשותף לבין בעלי המניות בו ואף היא איננה חורגת מן ההגבלות הרגולטוריות החלות ממילא בתחום הטיפול במטענים בנמל התעופה בן גוריון (הוא תחום העיסוק הבלעדי של החברה מכוח הסכם החרשאה ואשר בו מתחרה אחת בלבד – ממך האוחזות במונופולין מוחלט בתחום מזה עשורים מספר). להגבלות הרגולטוריות האמורות פן נוסף והוא כי החברה איננה רשאית, על פי תנאי מפורש בהסכם החרשאה לעסוק בתחומים אחרים, וכך ממילא (גם מבלי שהיא תיטול על עצמה את ההגבלה המנויה בסעיף 9.1 בהסכם) אין הגבלה על התחרות בתחומי פעילותם של בעלי המניות במיזם. לחילופין –

א.2. **הכבילות בהסכם עלולות להגביל את התחרות בחלק ניכר של השווקים כאמור, אך אין בהן כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור, שכן אין כל התחייבות לאי תחרות בין בעלי המניות במיזם המשותף לבין עצמם אלא בין החברה (אשר תחומי פעילותה מוגבלים ממילא על פי הסכם החרשאה) לבין בעלי המניות בה (אשר ממילא אינם כשירים – כל אחד בנפרד וכולם ביחד – ואינם רשאים להפעיל מסוף מטענים העשוי להתחרות במסוף שיופעל על ידי החברה) ולהיפך; ו –**

ב. מתקיים התנאי הנדרש בסעיף 14(א)(2) בחוק, לפיו **עיקרו של ההסכם איננו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו**: כל הכבילות הנלוות המפורטות בסעיף 9 בהסכם ולעיל, הן נלוות לעצם היותו של המיזם המשותף והן נחוצות למימוש עיקרו.

חשוב לציין, כי **להסכם ולמיזם שנוצר כתוצאה ישירה ממנו השפעות פרו-תחרותיות משמעותיות** באשר החברה עתידה לסדוק את המונופול המוחלט רב השנים של ממך בתחום הטיפול במטענים אוויריים בישראל<sup>11</sup>. זאת, נוסף על העובדה שמתקיימים בהסכם תנאי סעיף 14(א) בחוק ואין בו משום הגבלה של התחרות בחלק ניכר של שוק כלשהו (או שהוא עלול להגביל את התחרות בחלק ניכר של שוק פלוני, אך אין בו כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור) וכי עיקרו של ההסכם אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו.

על פי החלטת בית הדין בעניין **איסכור**, רשאי הממונה לשקול שיקולים מסוג זה, בבואו לדון בהשפעת התחרותית של מיזם משותף אשר בגינו מבוקש פטור<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> למותר לציין, כי פתיחת תחום התשתית לשינוע מטענים אוויריים לתחרות היא יעד לאומי מחדגה הראשונה; ראה בעניין זה את החלטות הממשלה מסי' 1302 מיום 8 בינואר 1997 וועדת השרים לענייני כלכלה מסי' כל/48 מיום 1 באוגוסט 2000 בעניין זה. כמו כן ראה את עיקרי **תקציב המדינה לשנת 2004** בעמוד 147 - הפרק העוסק בתקציב משרד התחבורה (פורסם באתר האינטרנט של משרד האוצר תחת הכתובת: <http://www.mof.gov.il/budget2004/mainpage.htm>).

<sup>12</sup> ערר 1/97 **איסכור שירותי פלדות בע"מ נ. הממונה על הגבלים עסקיים** (דינים מחוזי ל"ב (1), 64. פורסם גם באתר האינטרנט של הרשות בשנת 1997 **הגבלים עסקיים** 3002667).



מבחינה היסטורית, היו הצדדים להסכם חלק מרכיביון של שתי קבוצות אשר אושרו במסגרת הליך המיון המוקדם במכרז לבחירת מפעיל מסוף המטענים הכללי השני בנמל התעופה בן גוריון (Swissport ו- ק.א.ל בקבוצה אחת ודנקר, לאופר ו- פלינג קרגו בקבוצה אחרת). בסופו של יום לא הוגשו הצעות במכרז (אחת הקבוצות לא הצליחה להעמיד מקורות למימון הקמת המסוף ומהאחרת נגרע 'המוביל המקצועי', הנדרש על פי תנאי המכרז להחזיק בלפחות 51% ממניות תאגיד המפעיל). רשימת ביקשה וקיבלה אז היתר מיוחד לנחל מו"מ עם רכיבי הקבוצות השונות כאמור, על מנת לגבש קבוצה שתעמוד בתנאי המכרז ותהא כשירה לתכנן, לממן, להקים, לתפעל ולנהל את מסוף המטענים הכללי השני בנמל התעופה בן גוריון. מבחינה זו, **החבירה בין הצדדים כמות שהיא חיונית הייתה ועודנה, על מנת שלא לדחות את מועד פתיחת שוק הטיפול במטענים אוויריים לתחרות, למצער, במספר שנים<sup>13</sup>**. למעלה מן הצורך נציין, כי Swissport היא 'המוביל המקצועי' כהגדרתו בתנאי המכרז וכי אלמלא החבירה ביניהם, לא די ביתר בעלי המניות (כל אחד לחוד וכולם ביחד) על מנת להקים את מסוף המטענים הכללי השני בנמל התעופה בן גוריון, על פי תנאי המכרז.

#### ג. סוף דבר

לאור כל האמור לעיל, סברנו ועודנו סבורים כי ההסכם איננו נדרש לפטור מן הממונה, באשר הצדדים לו אינם מתחרים והכבילות הנלוות לו נחוצות למימוש עיקרו. עם זאת, מסיבות 'היסטוריות'<sup>14</sup>, בשל החשיבות הלאומית של פתיחת תחום הטיפול במטענים אוויריים בישראל לתחרות, ובעיקר לבקשת הממונה ואנשי הרשות בפגישות ובשיחות טלפוניות שנערכו בעניין זה – נמסר לעיונם נוסחו הסופי והחתום של ההסכם.

\* העותקי המסמכים המתוארים בסעיף 4 מצורפים בזה.

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

18 אפריל 2004  
תאריך

דנקר השקעות בע"מ  
שם

דנקר השקעות בע"מ  
חתימה וחתימת

<sup>13</sup> הממונה עצמו התייחס למונופול של מסוף המטענים של ממן המנצל את כוחו לרעה וגובח תעריפים גבוהים במיוחד בישיבת ועדת הכלכלה של הכנסת שהתקיימה בחודש יוני 2003 ואשר דווחה בידיעה אשר פורסמה ב'גלובס' ביום 22 ביולי 2003.

<sup>14</sup> בעלגולים שונים של ההסכם היו בו כבילות נוספות בשל מבנה בעלות שונה ובשל כך, בין היתר, קוימה ביום 3 באוגוסט 2003 פגישה עם נציגי הרשות בעניין זה. בסופו של יום הוצאו מן ההסכם ההוראות האמורות.