



## רשות ההגבלים העסקיים

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

בדבר מתן פטור מאישור בית הדין להסדר כובל

הסדר שצדדים לו ארגון התעופה הבינלאומי ( International Air

Transport Association) וחברות תעופה

בעניין תכנית ה-BSP (Billing and Settlement Plan)

### 1. פתח דבר

לפני בקשה לחידוש הפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "חוק ההגבלים העסקיים") להסדר שצדדים לו הם ארגון התעופה הבינלאומי ( International Air Transport Association, להלן: "יאט"א")<sup>1</sup> וחברות תעופה. עניינו של ההסדר בהתקנה ושימוש במערכת סליקה מרכזית ממוחשבת, המסדירה את הליכי הדיווח, ההתחשבות והתשלום בין סוכני הנסיעות מורשי יאט"א, ובין חברות התעופה שהצטרפו להסדר, באמצעות תכנית הידועה בשם "תכנית ה-BSP" (להלן: "תכנית ה-BSP", "התכנית" או "המערכת").

ביום 23 באוגוסט 2000 ניתן פטור בתנאים להסדר הכובל נשוא בקשה זו (להלן: "הפטור הקודם")<sup>2</sup>. כיום, בחלוף שנים לא מבוטלות ממועד מתן הפטור הקודם - שנים שבמהלכן חלו תמורות בענפים הרלוונטיים לפטור - ערכתי בחינה מחודשת של הפטור המבוקש, על היקפו ותנאיו. בבחינת הפטור הבאתי בחשבון את הצטרפותה של חברת אל על להסדר.

לאחר שבחנתי את ההסדר המוצע ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתן האפשרית על התחרות בשוק הרלוונטי, ולאחר שנועצתי בועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי אף שההסדר עלול להגביל את התחרות בחלק ניכר של השוק המושפע ממנו, הרי שבכפוף לתנאים המנויים בסיפא להחלטתי, אין בו כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור, עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, ואין בו כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. מטעמים אלה ראוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, בכפוף לתנאים המנויים בסיפא להחלטתי, בשל הנימוקים שיפורטו להלן.

---

<sup>1</sup> על פי נתונים שנמסרו מיאט"א, הארגון, אשר נוסד ב-1945, מאגד למעלה מ-250 חברות תעופה סדירות בינלאומיות ברחבי העולם.

<sup>2</sup> החלטה בדבר מתן פטור להסדר שצדדים לו ארגון התעופה הבינלאומי ( International Air Transport Association) וחברות התעופה החברות בו בעניין תכנית ה-BSP (Billing and Settlement Plan); 2000 הגבלים עסקיים 3008741.

## 2. תכנית ה-BSP

### א. כללי

כאמור, ביום 23 באוגוסט 2000 ניתן הפטור הקודם. כניסתו לתוקף של הפטור הותנתה בקיומם של מספר תנאים מוקדמים, ותוקפו הוגבל לחמש שנים מעת כניסתו לתוקף. במחצית השנייה של שנת 2004 הודיעו יאט"א וחברות תעופה שונות על התקיימות התנאים המוקדמים, והתכנית הופעלה. הבקשה שבפני עניינה המשך יישומה של התכנית.

### ב. ההסדר

תיאורו של ההסדר, פועלם של הצדדים לו, ההיסטוריה שמלווה אותו והנימוקים בגינם נמצא כי ההסדר ראוי לפטור בתנאים, תוארו בהרחבה בפטור הקודם. בתמצית ייאמר, כי מדובר בהסדר שעיקרו הקמת מערך המאפשר דיווח, התחשבות, סליקה ותשלום ממוחשבים<sup>3</sup>, של חיובים הנובעים מעסקות שבוצעו בין סוכני הנסיעות מורשי יאט"א<sup>4</sup> לבין חברות התעופה החברות בתכנית בישראל. במובן זה, תכנית ה-BSP נועדה לייעל את סדרי הדיווח וההתחשבות בין סוכני הנסיעות מורשי יאט"א, ובין כל אחת מחברות התעופה החברות בתכנית. כך, חלף התחשבות ודיווח פרטניים של כל סוכן וסוכן מול כל אחת מחברות התעופה שמולן ביצע עסקות רכישה – במסגרת התכנית מדווחות פעולות הסוכנים אוטומטית לתכנית ה-BSP, באמצעות ממשק בין מערכות הזמנת הכרטיסים השונות (להלן - "GDS") לתכנית, כך שביחס לכל תקופת דיווח, התכנית סוכמת את חיוביו של כל סוכן וסוכן לכל חברת תעופה (בניכוי עמלות המגיעות לסוכן מאת חברת התעופה), מחייבת את הסוכן, מחשבת את חלוקת הסכום המגיע מכלל הסוכנים לכל אחת מחברות התעופה החברות בתכנית, ומטפלת בסליקה באמצעות בנק סולק: כל סוכן מעביר את הסכום המגיע ממנו לבנק סולק מוגדר מראש, וזה מעביר את התשלומים, במרוכז, לכל אחת מחברות התעופה.

לא למותר לציין, בהקשר זה, כי ההסדר נוגע לסוכני נסיעות ישראלים רבים, וכן למרבית חברות התעופה המטיסות נוסעים בטיסות סדירות לישראל וממנה (כמו גם למספר חברות תעופה זרות שאינן טסות לישראל וממנה), ולפיכך, בסופו של יום, לעסקאות רבות המבוצעות בישראל שסוכן נסיעות ישראלי צד להן בקשר עם מכירת כרטיסי טיסה בינלאומיים.

כאמור בפטור הקודם, תכליתו של ההסדר, כמו גם היתרונות הטמונים בהנהגת תכנית ה-BSP ברורים: התכנית תביא לפישוט הליכי הדיווח והתשלום; תיצור סדרי עבודה אחידים; תייעל את הדרכת הסוכנים; ותאפשר בקרה טובה על מלאי ההזמנות וכרטיסי הטיסה. מכאן כי יתרונותיה העיקריים של התכנית הינם, ראשית, בחסכון בעלויות הגבייה: תחת אלפי העברות כספים בין סוכני הנסיעות לחברות התעופה מידי חודש בחודשו, יעביר כל סוכן מידי חודש תשלום אחד לבנק

<sup>3</sup> לרבות כרטיס נייטרלי.

<sup>4</sup> מנתונים שנמסרו לנו מיאט"א, בישראל רשומים כיום כ-420 סוכנים מורשי יאט"א.

הסולק, וכל חברת תעופה החברה בתכנית תקבל מאותו בנק תשלום אחד. שנית, בהגברת שילובן של מערכות המחשוב והאוטומציה בהליכי הדיווח וההתחשבות שבין סוכני הנסיעות לחברות התעופה. ושלישית, בפישוט הליכי ההתחשבות והסליקה בין סוכני הנסיעות הישראלים וחברות התעופה החברות בתכנית. פישוט הליכי ההתחשבות והסליקה במקרה דנן, יתרונן גם בכך שהוא מקל על ההתקשרות של סוכני נסיעות ישראלים עם חברות תעופה זרות. הקלת ההתקשרות האמורה יש בה להגדיל את מערך שיתופי הפעולה בין סוכני נסיעות ישראלים לחברות תעופה זרות ולפיכך להגדיל למעשה את היצע הטיסות. בסוף הדברים, הפעלת המערכת משמעה ייעול שעשוי להביא להוזלת עלויות הנסיעה ללקוח.

ההסדר מהווה הסדר כובל בהתאם לסעיף 2 לחוק. ההסדר אינו עוסק בתובלה בינלאומית, אלא בהסדרת היבטים של התקשרותן של חברות התעופה עם שוק סוכני הנסיעות, עניין שאינו בעל נגיעה ממשית וישירה לתובלה הבינלאומית ואין לו זיקה קרובה ואינטימית לתובלה בינלאומית כנדרש לשם כניסה לגדרו של סעיף 3(7) לחוק ההגבלים העסקיים, הקובע כי הסדרים מסויימים בתחום התובלה הבינלאומית לא ייחשבו כהסדרים כובלים<sup>5</sup>. לאור אי-כניסתו של ההסדר לגדרו של סעיף 3(7), ממילא אין צורך לדון בסעיף 3א לחוק, המצמצם את תחולתו האפקטיבית של סעיף 3(7).

### 3. החששות העולים מן ההסדר

כאמור בפטור הקודם, על אף היתרונות הגלומים בה, אימוץ תכנית ה-BSP אינו חף מקשיים. ישיבתם בצוותא של גורמים עסקיים המתחרים זה בזה כרוכה ברגיל בחששות לא מבוטלים: שיתוף פעולה בין גורמים מתחרים יוצר, מטבע הדברים, תנאים נוחים להידברות ולהעברת מידע עסקי<sup>6</sup>.

מעבר לאלה, קיים בקשר עם תכנית ה-BSP חשש משמעותי נוסף, לפיו תשתמשנה חברות התעופה בתכנית ה-BSP כמנוף להפעלת כוח משותף כלפי סוכני הנסיעות, למשל במקרים של סכסוך פרטני בין חברת תעופה פלונית לבין סוכן נסיעות אלמוני. ההסדר, כפי שהובא בפניי, מביא בהכרח למצב בו פיגור או חוסר בתשלום של סוכן נסיעות נזקף לחובתו, על ידי מערכת ה-BSP, כלפי כלל חברות התעופה להן נדרש הסוכן לשלם באותו חודש. בשילוב עם תקנות ה-PAP ( Passenger Agency Programme) של יאט"א, המשמעות של חוסר או פיגור בתשלום עלולה להיות הפסקת עבודתו של הסוכן אל מול כל חברות התעופה המשתמשות בתכנית בישראל. כך, אפילו לא שילם הסוכן סכומים שנדרש לשלם אך לדעתו אין לחברת התעופה זכות לקבלם ואין לו חובה משפטית

<sup>5</sup> ראה בג"צ 47/83 תור אויר (ישראל) בע"מ נ' יו"ר המועצה לפיקוח על הגבלים עסקיים, פ"ד לט(1) 169, פסקות 11, 16 (1985).

<sup>6</sup> החשש הוא כי שיתוף הפעולה הלגיטימי שבין המתחרים יחלחל (spillover) לתחומים ששיתוף הפעולה בהם הוא בלתי לגיטימי ופוגעני ביחס לתחרות. חששות אלה קיימים כל אימת שמתחרים משתפים פעולה ביניהם. ראו לעניין זה קביעה לפי סעיף 43 – הסדר כובל בין חברות ההסעה ביעדים תיור בע"מ; 2001 הגבלים עסקיים 301298; החלטה בעניין הסכם בין אלביט מערכות בע"מ לבין התעשייה האווירית לישראל בע"מ; 2007 הגבלים עסקיים 5000616. החלטה בעניין הסכם בין התעשייה האווירית בע"מ לבין רפא"ל בע"מ; 2009 הגבלים עסקיים 5001519. החלטה בעניין הסדר כובל בין שישה קואופרטיבים להובלה יבשתית בעניין פעילות "תחבורה"; 2010 הגבלים עסקיים 5001678. מרים מזרחי "מיזם משותף כהסדר כובל" משפטים כג 213, 235 (תשנ"ד).

לשלם. תוצאה זו איננה מוצדקת, בין היתר, מאחר ואיום הניתוק מעבודה מול כל חברות התעופה עשוי לא להשאיר אפשרות של ממש לבחינה עניינית של טענות הסוכן לגופן. יתירה מזו, משמעות קיומו של מנגנון זה עשויה להיות לחץ על הסוכן שלא להסתכסך עם שום חברת תעופה ולשלם לה ככל טענותיה, גם במקרים בהם הדין עמו. תוצאה כזו אינה רצויה או סבירה, והיא גם אינה עולה בקנה אחד עם הוראות הדין, האוסר על חברות תעופה להפעיל במשותף כוח כלפי סוכן, בעצמן או באמצעות האיגוד העסקי שלהן, או לקבוע במשותף את התנהלותן המסחרית בקשר עימו.

מאז ניתן הפטור הקודם, נתקבלו ברשות תלונות אחדות בקשר עם תכנית ה-BSP. ככלל, התלונות מתמקדות בטענה לפיה המערכת מעניקה לחברות התעופה המחוברות אליה כוח מצרפי משמעותי, שחברות התעופה עושות בו שימוש כנגד סוכני הנסיעות. כך למשל, התלונה העיקרית התייחסה לכוחה של יאט"א לנתק סוכן מהמערכת, כאשר משמעות הניתוק הינה מבחינת הסוכן הפסקה מיידית של עבודתו מול כלל חברות התעופה החברות בתכנית. התלונות התייחסו, למשל, למקרים בהם נתגלה חסר בתשלום שהועבר על ידי סוכן נסיעות שלא ניתן היה לייחסו לחברת תעופה ספציפית או שנתגלה רק לאחר מועד העברת התשלום (למשל, במצבים של מחלוקת על הפרשי שער), או בעטיין של טעויות טכניות בהעברת התשלומים או בקליטתם (כגון טעויות בנק). תלונה אחרת התייחסה לתשלומים הנגבים על ידי יאט"א בגין השימוש במערכת ובדבר שינויים שונים שהוכנסו בה.

יאמר, כי תכנית ה-BSP אינה ייחודית לישראל, והיא מופעלת, בווריאציות שונות, במקומות נוספים ברחבי העולם. חששות מן הכוח היתר הניתן במסגרת ההסדר לחברות התעופה בהתקשרותם עם סוכני הנסיעות העסיקו מערכי הגבלים עסקיים נוספים ברחבי העולם, שהביעו עלי כתב את חששותיהם לפגיעה תחרותית כפועל יוצא מן ההסדר.<sup>7</sup> במקומות אלו הגיעו לבסוף לפתרונות הנקודתיים אליהם הגיעו, כל מקום לפי עניינו.

#### **4. התנאים למתן הפטור**

יחודה של התכנית, והעובדה שמדובר במערכת שאין שניה לה, בפרט אם נביא בחשבון את הצטרפותה של אל על למערכת, העלו את החשש מפני ניצול כוחן המצרפי של חברות התעופה ותלותם של הסוכנים במערכת, לגריפת רווחים בקשר עם השימוש בתכנית. חשש זה מופג, באמצעות התנאי המחייב מתן זכות שימוש<sup>8</sup> בתכנית הבסיסית בחינם - לכל סוכן נסיעות מורשה יאט"א המבקש זאת. התנאים אינם אוסרים על יאט"א לגבות תשלום בגין שימוש בגרסה משופרת של התכנה שהיא מפצה בקרב המשתמשים בישראל, הכוללת פונקציות נוספות שאין נדרשות לעצם השימוש בתכנית, וזאת בין השאר לנוכח הצהרת יאט"א בפני כי במשך תקופתו של

---

<sup>7</sup> לעניין זה ראה, למשל, החלטת הנציבות האירופית 91/480/EEC: Commission Decision of 30 July 1991 relating to a proceeding pursuant to Article 85 of the EEC Treaty (case No IV/32.659 IATA Passenger Agency Programme); וכן החלטת הנציבות האוסטרלית A90791, והחלטות קשורות נוספות שניתנו בהקשר זה (כגון A91020), הזמינות לעיון באתר הנציבות האוסטרלית <http://www.accc.gov.au>.

<sup>8</sup> כהגדרת מונח זה בתנאים להלן.

פטור זה היא לא תעלה את המחיר הנגבה על ידה בגין השימוש במערכת המשופרת עבור משתמשים בישראל מעבר למחיר הנגבה כיום<sup>9</sup>.

החשש מפני עשיית שימוש בכוח המצרפי של חברות התעופה כנגד סוכני הנסיעות בקשר עם פעולת הניתוק, מופג במספר תנאים, המגבילים את יכולתה של יאט"א לנתק סוכן מהמערכת במצבים של טעות שאינה תלויה בסוכן; המאפשרים לסוכן להודיע כי הוא חולק על חיוב מסויים שחויב בו, כך שאותו חיוב השנוי במחלוקת יוצא ממערכת ה-BSP ויטופל באופן ישיר בין הסוכן לבין חברת התעופה בלבד; המחייבים מתן הודעה לסוכן על אי-ביצועו של תשלום או ביצוע תשלום בחסר ומתן הזדמנות למלא את החסר; והמחייבים את יאט"א בתיעוד ובדיווח מיידי לממונה בקשר עם ניתוקים, לצרכי בקרה.

חשש אחר, מפני דחיקת חברות תעופה מתחרות שאינן חברות בתכנית ה-BSP וחסימתן בפני סוכני הנסיעות המשתמשים בתכנית, מופג אף הוא, בפתחת המערכת באופן שיווינוי לכלל חברות התעופה העושות שימוש במערכות ה-GDS.

החשש לעשיית שימוש במערכת ככלי להידברות ולהעברת מידע עסקי בין חברות התעופה, בין לבין עצמן במישרין, באמצעות המערכת או על-ידי יאט"א, מופג באמצעות תנאים האוסרים על העברת מידע שעלול למנוע את התחרות או להפחיתה, ככל שהעברת המידע אינה נדרשת לצורך תפעולה השוטף של המערכת ותפקודה.

מובן מאליו, כי מערכת ה-BSP עצמה אינה רשאית לשנות את תנאי האשראי, את עצם יכולתו של סוכן לעבוד מולה או לקבוע תנאים ביחס לעבודה עם סוכני הנסיעות. כך למשל, יאט"א לא תביע את עמדתה ביחס לשיעורי העמלה ולא תקבע האם תוקם סוכנות נסיעות במקום כזה או אחר, כשם שלא תתנגד להקמתה של סוכנות ולא תסרב לפעול עם סוכן נסיעות. יצויין, כי שינוי בתקנות יאט"א, עשוי להחשב שינוי מהותי בתנאי ההסדר שהוצג לי.

## 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 המפורטים להלן:

### א. הגדרות

1. למונחים בהחלטה זו תינתן הפרשנות הקבועה להם בחוק ההגבלים העסקיים, תשמ"ח-1988 ובכללי ההגבלים העסקיים (הוראות והגדרות כלליות), תשס"ו-2006, למעט אם ניתנה להם בהחלטה זו הגדרה אחרת במפורש.

---

<sup>9</sup> למעט הפרשי הצמדה כמקובל.

2. בתנאים אלה :

- "הממונה"** : הממונה על הגבלים עסקיים ;
- "יאט"א"** : International Air Transport Association, וכל אדם קשור בה ;
- "סוכן נסיעות מורשה יאט"א"** : סוכן נסיעות שעמד בהליך הבדיקה והאישור של יאט"א, על פי הקריטריונים הקבועים על ידה ;
- "התכנית"** : תכנית המנוהלת ע"י יאט"א, ומאפשרת את ביצועם של הליכי דיווח, התחשבות, סליקה או תשלום, לרבות כרטוס נייטרלי, בין סוכני נסיעות לבין חברות תעופה ;
- "דמי חיבור"** : כל תשלום, לרבות הוצאה, דמי הרשמה, דמי טיפול, דמי מנוי, דמי שימוש, וכל כיוצא בזה, בכסף או בשווה כסף ;
- "שימוש"** : ביצוע פעולות באמצעות התכנית, ובכללן דיווח, התחשבות, סליקה או תשלום, כרטוס נייטרלי, ריכוז חיובים וזיכויים והעברת הפירוט בדבר חיובים וזיכויים לגורם שבחובה או בזכות ;
- "חיבור"** : צירוף לתכנית, בין היתר על ידי מתן גישה לתכנית, לרבות שימוש בתכנית לאחר צירוף כאמור ;
- "ניתוק"** : שלילת השימוש בתכנית, לרבות מניעה בדרך כלשהי של השימוש בתכנית, חסימה, צמצום, פגיעה, הגבלה או התנאת השימוש בתנאי שתוצאתו דומה לאלו, שלילת הגישה לתוכנת המחשב שבאמצעותה פועלת התכנית, חסימה טכנולוגית, מכנית או אחרת של השימוש, ובכלל זה חסימה חלקית, זמנית או קבועה של היכולת לעשות שימוש בתכנית, הגבלת היכולת להזמין כרטיס טיסה או להפיקו, לרבות באמצעות מערכת הזמנת כרטיסים (GDS), וכל דרך אחרת שתוצאתה צמצום יכולת העבודה השוטפת עם התכנית ;
- "חריגה"** : Irregularity או Default כהגדרתם בתקנה 832 לתקנות יאט"א, או כל תקנה דומה או שתבוא במקומן ;
- "שער ההמרה"** : השער שנקבע לצורך ביצוע המרות מטבע מדולר אמריקאי לשקלים חדשים בגין עסקות שיסולקו במסגרת התכנית ;
- "תקנות יאט"א"** : IATA Resolutions המתפרסמות על ידי יאט"א מעת לעת ;

## **ב. חובה לאפשר חיבור לתכנית**

3. יאט"א תאפשר לכל סוכן נסיעות מורשה יאט"א בישראל ולכל חברת תעופה המנהלת את פעילות הפצת כרטיסי הטיסה לטיסותיה באמצעות מערכת הפצה בינלאומית (GDS) וביחס לפעילות זו, המבקשים זאת, להתחבר לתכנית. יאט"א לא תפלה בין סוכני נסיעות או בין חברות תעופה בחיבורם לתכנית.
4. א. יאט"א לא תגבה דמי חיבור כלשהם עבור החיבור לתכנית. אין באמור בס"ק זה למנוע מיאט"א לדרוש מסוכן נסיעות להתחבר על חשבונו למערכת GDS.
- ב. על אף האמור בס"ק א. לעיל, יאט"א רשאית לגבות דמי חיבור מחברת תעופה, ובלבד שלא תפלה בין חברות תעופה.

## **ג. איסור על שיתוף או העברה של מידע**

5. א. יאט"א לא תעביר לסוכן נסיעות או לחברת תעופה או לכל אדם הקשור למי מהם, במישרין או בעקיפין, מידע שהועבר בתכנית, לרבות הודעה בדבר אי ביצועו של תשלום או תשלום שבוצע בחסר. אין באמור בס"ק זה לאסור העברה של מידע כאמור לחברת תעופה או לסוכן נסיעות בנוגע לעסקה שהם צד לה או לפעילותם הם. אין בתנאי זה כדי לאסור העברת מידע הנושא אופי סטטיסטי-כללי ואיננו מתייחס לסוכן נסיעות או לחברת תעופה ספציפיים.
- ב. יאט"א, חברת תעופה שחברה לתכנית וכל אדם קשור למי מהן, לא יעבירו לחברת תעופה הנחיה או המלצה בנוגע להתקשרות עם סוכן נסיעות או תנאיה. אין באמור בס"ק זה לאסור העברת מידע על ידי יאט"א בנוגע להליך הבדיקה והאישור של הסוכן.

## **ד. הגבלת ניתוק מהתכנית**

6. א. יאט"א לא תנתק סוכן נסיעות מהתכנית, אם במועד התשלום בידי סוכן הנסיעות הכספים לפירעון מלא של התשלום בחשבון הבנק ממנו הוא יבוצע, וסוכן הנסיעות עשה את הפעולות הנדרשות על מנת לשלם את החוב במלואו ובמועדו, אולם כתוצאה מנסיבות חיצוניות, שאינן בשליטת סוכן הנסיעות, לרבות טעות בהקלדת נתונים, טעות או תקלה טכנית במערכות הבנק או שביתה בבנק (להלן – "טעות טכנית"), לא בוצע התשלום במלואו ובמועדו, ובלבד שסוכן הנסיעות המציא ליאט"א אסמכתות המעידות על התקיימותם של כל אלה.
- ב. בנסיבות שתוארו בס"ק א. לעיל, לא ירשם האיחור בתשלום לחובת סוכן הנסיעות כחריגה (ואם נרשם, יימחק הרישום ללא כל דיחוי) ויאט"א לא תנקוט כל צעד אחר נגד הסוכן, ובלבד ששילם את יתרת התשלום מיד לאחר שהתגלתה הטעות הטכנית.

## **ה. הודעה בדבר סכום השנוי במחלוקת**

7. היה ולפי רישומיה של יאט"א לא בוצע תשלום על ידי סוכן נסיעות באותו מועד שנקבע לתשלום, או שתשלום כאמור בוצע בחסר, תודיע יאט"א לאותו סוכן על אי-ביצועו של תשלום או ביצוע תשלום בחסר כאמור.

8. א. הודיע סוכן נסיעות ליאט"א כי הוא חולק על חיוב שחוייב בו במסגרת התכנית, בצירוף העתק מהודעה על-כך שהעביר לחברת התעופה (אלא אם החיוב שעליו הסוכן חולק אינו מתייחס לחברת תעופה ספציפית, לרבות מחלוקת על הפרשי שער, מחלוקת על הפרשים הנובעים מאיחור בהעברת התשלום, מחלוקת על חיוב שהעבירה יאט"א עבור עצמה וכדו'), וזאת עד למועד שנקבע בס"ק ד להלן, תקיים יאט"א את כל אלה:

(1) תתקן את החיוב לצורך התכנית בהתאם להודעתו של הסוכן, והסכום השנוי במחלוקת לא יחשב חוב במסגרת התכנית;

(2) לא תפעל בדרך כלשהי, לבד מן האמור בס"ק (1) לעיל, בקשר עם הסכום השנוי במחלוקת; אין בס"ק זה לאסור על העברת הודעה לחברת תעופה על כך שסוכן נסיעות חלק על חיובה. אולם, אם חלק הסוכן על חיוב שאינו מתייחס לחברת תעופה ספציפית כאמור לעיל, תהיה יאט"א רשאית לפעול למימוש החיוב בדרך של משא ומתן מול הסוכן, או התדיינות בפני בורר או ערכאה משפטית מוסמכת.

ב. הודעה כאמור בס"ק א. לעיל הניתנת עד למועד הנקוב בס"ק ד. (1), תוכל להינתן גם ביחס לחיוב שחייבה חברת תעופה שהמועד לתשלומה היה בחודש הקודם.

ג. אין באמור בס"ק א. כדי לשנות מן החובות והזכויות שבין חברת התעופה לסוכן הנסיעות, וחברת התעופה תהיה רשאית לפעול מול סוכן הנסיעות למימוש זכויותיה על פי דין.

ד. (1) הודעה כאמור בס"ק א. תנתן עד ל-15 בחודש.

(2) אם סכום החיוב שעליו חולק סוכן נסיעות אינו מתייחס לחברת תעופה ספציפית כאמור לעיל, והסוכן לא יכול היה לדעת על היותו של הסכום שנוי במחלוקת עד למועד הקבוע בס"ק ד. 8. (1) לעיל, הודעה כאמור בס"ק א. תנתן עד תום יום העסקים שלמחרת המועד שנתקבלה בו הודעה מיאט"א כאמור בסעיף 7 לעיל.

## **ו. הוראות כלליות**

9. יאט"א לא תגביל, במישרין או בעקיפין, התקשרות בין סוכן נסיעות לבין חברת תעופה שלא במסגרת השימוש בתכנית.

10. א. יאט"א תקיים תיעוד בכתב של כל חריגה, של כל ניתוק ושל כל חיבור, שנעשו בקשר עם סוכן נסיעות. תיעוד זה יכלול בין היתר את פרטיו של כל סוכן נסיעות, לרבות שמו, כינויו המסחרי, כתובתו, טלפון ופרטי התקשרות נוספים עימו, וכן את תאריך הרישום, ותיאור של



השתלשלות האירועים שקדמו לחריגה או לניתוק, לפי העניין, וגרמו לה; תיעוד זה ישמר במשרדה הרשמי של יאט"א בישראל ויועמד לעיונה של הממונה תוך 7 ימים מיום שיאט"א תתבקש על ידי הממונה לעשות כן.

ב. בוצע ניתוק של סוכן נסיעות שלא מיוזמתו של סוכן הנסיעות, נוסף על האמור בסעיף א. לעיל, יועבר לממונה התיעוד בקשר עם אותו ניתוק עם ביצועו, ולא יאוחר מ-3 ימי עסקים לאחר שבוצע.

11. יאט"א תקיים תיעוד בכתב של כל הפניות, התלונות והבקשות, שהתקבלו אצלה בנוגע לתכנית או לתנאים אלו. תיעוד זה יכלול בין היתר את פרטיו של כל פונה, מתלונן או מבקש, לרבות שמו, כינויו המסחרי, כתובתו, טלפון ופרטי התקשרות נוספים עימו, תאריך קבלת הפניה, התלונה או הבקשה, וכן את העתקה, את תאריך מתן תשובתה של יאט"א והעתקה; אם נתקבלה הפניה, התלונה או הבקשה - או ניתנה תשובתה של יאט"א - בעל פה, גם תמצית של תוכנה; תיעוד זה ישמר במשרדה של יאט"א בישראל ויועמד לעיונה של הממונה תוך 7 ימים מיום שתתבקש על ידי הממונה לעשות כן.

12. בתוך 30 יום מהחלטתי זו יאט"א תעביר לכל אחד מסוכני הנסיעות המחוברים לתכנית עותק מהחלטה זו, וכן לכל סוכן נסיעות שיתחבר לתכנית בעתיד, בסמוך לאחר מועד תחילת החיבור.

13. לצורך התכנית, שער ההמרה יקבע בהתאם לשער העברות והמחאות גבוה, כפי שיפורסם על ידי הבנק המשמש באותה עת את התכנית כבנק הסולק בסוף יום המסחר הקודם ליום ההעברה הקבוע להעברה בשקלים באותו חודש. לא פורסם שער ההמרה באותו יום כאמור, ייקבע שער ההמרה כממוצע שערי ההמרה בהתאם לממוצע שער העברות והמחאות גבוה כפי שיפורסם על ידי בנק לאומי, בנק הפועלים ובנק דיסקונט בסוף יום המסחר הקודם ליום ההעברה הקבוע להעברה בשקלים באותו חודש.

14. לא יערכו כל שינוי או תוספת טכנולוגיים או יישומיים משמעותיים בתכנית, אשר יהיה בהם כדי לפגוע בתנאים המפורטים בהחלטה זו, זולת אם ניתן לכך אישור של הממונה מראש ובכתב.

15. חברת תעופה העושה שימוש בתכנית במועד החלטתי זו, תעביר לממונה תוך 90 ימים אישור בכתב על-כך שבעשייתה שימוש בתכנית נהיית חברת התעופה צד להסדר נשוא פטור זה, שהתנאים לפטור זה חלים עליה, שהתנאים הם בני ביצוע מבחינתה, ושתקיים את התנאים בקשר עם הפעלתה של התכנית בישראל, בהתאם לטופס המצ"ב כנספח א' לפטור זה. חברת תעופה שתבקש להתחבר לתכנית לאחר מועד החלטתי זו, תעביר לממונה אישור כאמור לפני חיבורה לתכנית.

16. התעורר ספק בדבר תחולת תנאים אלה, פרשנותם או דרך יישומם, יובא הדבר להכרעת הממונה.

17. תוקפו של פטור זה עד ליום 14.11.2013.

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.

רונית קן

הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ז' כסלו, תשע"א

14 נובמבר 2010

## נספח א

תאריך: \_\_\_\_\_

לכבוד

הממונה על הגבלים עסקיים

רח' כנפי נשרים 22

ירושלים 91341

### הנדון: אישור והודעה על הצטרפות – BSP ("Billing and Settlement Plan")

הרינו לאשר בזאת, כי חברתנו נמנית על חברות התעופה העומדות להצטרף לתכנית ה-BSP בישראל.

משכך אנו מאשרים בזאת כדלקמן:

1. בעשייתה שימוש בתכנית נהיית חברתנו צד להסדר בעניין ה-BSP.
2. חברתנו מבהירה, שבהתאם לכך התנאים לפטור האמור חלים עליה.
3. התנאים הם בני ביצוע מבחינת חברתנו.
4. חברתנו תקיים את התנאים בקשר עם הפעלתה של התכנית בישראל.

בכבוד רב,