

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 (להלן - החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיוזגים, אני מודיעה כי ביום ז' בכסלו התשע"א (14 בנובמבר 2010) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
7848	ארגון התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association) והברות תעופה	שיתוף פעולה בין מתחרים	טיסות בין-לאומיות סדירות

פטור זה ניתן בתנאים ולפיהם, בין השאר, תינתן זכות שימוש בתכנית הבסיסית לכל סוכן נסיעות מורשה יאט"א ולכל חברת תעופה העושה שימוש במערכות ה-GDS המבקשים זאת, תוגבל יכולתה של יאט"א לנתק סוכן נסיעות מהתכנית במצבים של טעות שאינה תלויה בסוכן, יתאפשר לסוכן להודיע כי הוא חולק על חיוב מסוים שחויב בו, כך שאותו חיוב השנוי במחלוקת יוצא מהתכנית ויטופל בנפרד, תינתן הודעה לסוכן על אי-ביצועו של תשלום או ביצוע תשלום בחסר ומתן הודמנות למלא את החסר, יאט"א תחויב בחיבור ובדיווח מידי לממונה בקשר עם ניתוקים לצורכי בקרה וכן ייאסר על העברת מידע שעלול למנוע את התחרות או להפחית, ככל שהעברת המידע אינה נדרשת לצורך תפעולה השוטף של התכנית ותפקודה.

הפטור ניתן לשלוש שנים.

החלטת הממונה מתבססת על כך שבכפוף לתנאים האמורים אין 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' 7848, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רח' כנפי נשרים 22, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

ח' בכסלו התשע"א (15 בנובמבר 2010)

(חמ-41-3)

רונית קן

הממונה על הגבלים עסקיים

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

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 (להלן - החוק), ולאחר התייעצות עם הוועדה לפטורים ולמיוזגים, אני מודיעה כי ביום י"ח בחשוון התשע"א (26 באוקטובר 2010) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מס'	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס/השירות
8066	פישמן רשתות בע"מ הפיראט האדום באר"שבע בליסטרה (2005) בע"מ	הסכם זכיינות בין חברת הפיראט האדום יבוא ושיווק צעצועים 2005 בע"מ שנרכשה בידי פישמן רשתות בע"מ לבין חנויות לממכר צעצועים ומוצרי פנאי וכבילות נלוות להסדר.	ממכר צעצועים ומוצרי פנאי

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



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-1988¹ (להלן – החוק), ולאחר התייעצות עם הועדה לפטורים ולמיוזגים, אני מודיעה כי ביום ז' בכסלו התשע"א (14 בנובמבר 2010) החלטתי על מתן פטור מאישור הסדר כובל, כמפורט להלן:

מספר	שמות הצדדים להסדר	מהות הכבילה	הנכס / השירות
7848	ארגון התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association) וחברות תעופה	שיתוף פעולה בין מתחרים	טיסות בינלאומיות סדירות

פטור זה ניתן בתנאים שלפיהם, בין השאר, תינתן זכות שימוש בתכנית הבסיסית לכל סוכן נסיעות מורשה יאט"א ולכל חברת תעופה העושה שימוש במערכות ה-GDS המבקשים זאת, תוגבל יכולתה של יאט"א לנתק סוכן נסיעות מהתכנית במצבים של טעות שאינה תלויה בסוכן, יתאפשר לסוכן להודיע כי הוא חולק על חיוב מסויים שחויב בו, כך שאותו חיוב השנוי במחלוקת יוצא מהתכנית ויטופל בנפרד, תינתן הודעה לסוכן על אי-ביצועו של תשלום או ביצוע תשלום בחסר ומתן הזדמנות למלא את החסר, יאט"א תחויב בתיעוד ובדיווח מיידי לממונה בקשר עם ניתוקים לצרכי בקרה וכן ייאסר על העברת מידע שעלול למנוע את התחרות או להפחיתה, ככל שהעברת המידע אינה נדרשת לצורך תפעולה השוטף של התכנית ותפקודה. הפטור ניתן לשלוש שנים.

החלטתי מתבססת על כך שבכפוף לתנאים לעיל, אין 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 7848 במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22 ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

רונית ק
הממונה על הגבלים עסקיים

ח' בכסלו התשע"א

15 בנובמבר 2010

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



רשות ההגבלים העסקיים

ז' בכסלו תשע"א

14 בנובמבר 2010

פטור: 7848

בפקס: 03-5660974

לכבוד

חגי דורון, עו"ד

ש. הורביץ ושות', עו"ד

רח' אחד העם 31

ת.ד. 2499

תל אביב 61024

הנדון: החלטה בעניין פטור מאישור הסדר כובל בין:

ארגון התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association) וחברות תעופה

בעניין תכנית ה-BSP (Billing and Settlement Plan)

הנני מתכבד להעביר אליכם את החלטת הממונה על הגבלים עסקיים, לפי סעיף 14 לחוק
ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988, בדבר מתן פטור מהחובה לקבל את אישור בית הדין להסדר
כובל שבין הצדדים בנדון.

בכבוד רב,

עו"ד דורון ארם

רשם הגבלים העסקיים



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")¹ 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")². 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.

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

² 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 השניה 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 ממוחשבים³, של חיובים הנובעים מעסקות שבוצעו בין סוכני הנסיעות מורשי יאט"א⁴ לבין חברות התעופה החברות בתכנית בישראל. במובן זה, תכנית ה-BSP נועדה לייעל את סדרי הדיווח וההתחשבות בין סוכני הנסיעות מורשי היאט"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, לעסקות 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

³ לרבות כרטיס נייטרלי.

⁴ 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 7(3) לחוק ההגבלים העסקיים, הקובע כי הסדרים מסויימים בתחום התובלה הבינלאומית לא ייחשבו כהסדרים כובלים⁵. לאור אי-כניסתו של ההסדר לגדרו של סעיף 7(3), ממילא אין צורך לדון בסעיף 3א לחוק, המצמצם את תחולתו האפקטיבית של סעיף 7(3).

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 עסקי⁶.

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

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

⁶ 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.⁷ 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 שימוש⁸ 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

⁷ 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>.

⁸ 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 כיום⁹.

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 מידי 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, בפתירת המערכת באופן שיויוני 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.

⁹ 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 המנוחלת 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. (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.

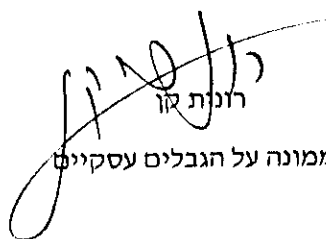
14. לא יערכו כל שינוי או תוספת טכנולוגיים או יישומיים משמעותיים בתכנית, אשר יהיה בהם כדי לפגוע בתנאים המפורטים בהחלטה זו, זולת אם ניתן לכך אישור של הממונה מראש ובכתב.

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.


רונת זיו
חממונה 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,



רשות ההגבלים העסקיים

הועדה לפטורים ולמיזוגים

המלצות

מועד הדיון: 3 בנובמבר 2010

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	תאריך קבלה	מועד קובע	כלכלן/ית
8261	בריל תעשיות נעליים בע"מ כל נעל סנטר בע"מ	5.10.2010	4.11.2010	זהר פרידמן
8268	נייר חדרה בע"מ מונדי נייר חדרה בע"מ	7.10.2010	6.11.2010	אריה שטרן
8281	דגניה סיליקון בע"מ ויולה אי. וי. דגניה בע"מ	20.10.2010	19.11.2010	אליאס עזאם
8284	Univar Inc CLAYTON DUBILIER & RICE FUND VIII, L.P.	24.10.2010	25.11.2010	טל קליין
8285	קבוצת גולף א.ק. בע"מ מרודיקס מוצרי גלישה (2004) בע"מ	21.10.2010	20.11.2010	זהר פרידמן
8289	י. כהן בע"מ אל זן תברה ליבוא אריזה ושיווק בע"מ	27.10.2010	26.11.2010	זהר פרידמן
8294	McAfee Inc. Intel Corporation	31.10.2010	30.11.2010	רועי רוזנברג

החלטה

חברי הועדה ממליצים לאשר את בקשות המיזוג בהתאם לאמור בחוות הדעת הכלכלית. אשר בלאס ממליץ לבדוק טרם האישור את סטטוס הבקשה של מיזוג 8294 בארה"ב ובאיחוד האירופי כדי לשלול חשש של קשירה טכנית בין מוצרי הצדדים.

בקשת פטור נלווית למיזוג

בפני חברי הועדה הוצגו בקשות פטור נלוות למיזוג שלגביהן ניתנה התייחסות בחוות הדעת הכלכלית, כמפורט להלן:

מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
8269	נייר חדרה בע"מ מונדי נייר חדרה בע"מ	סוריא בשארה

8282	דגניה סיליקון בע"מ ויולה איי.וי. דגניה בע"מ	מורן מיארה
------	--	------------

החלטה

חברי הועדה ממליצים לתת פטור בבקשות הנ"ל בהתאם לאמור בחוות הדעת הכלכלית.

בקשות פטור

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

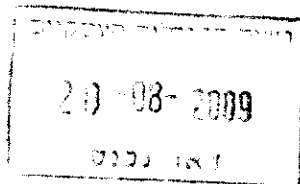
מס' תיק	הצדדים להסדר	עו"ד
7848	ארגון התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association) חברות התעופה המפעילות טיסות סדירות לישראל וממנה	אופיר פיקהולץ
8186	מחצבי אבן בע"מ מחצבות כנרת בהר 2005 בע"מ מחצבות כנרת שותפות מוגבלת	מורן מיארה
8219	התאחדות תחנות הרדיו האזורי תחנות הרדיו האזורי החברות בה	יאירה פרנקל
8228	מ.ח. אלישר הפצה בע"מ 9 סיטונאים	יעל בלאו
8283	וואלה! תקשורת בע"מ טלעד אולפני ירושלים בע"מ דורי מדיה גרופ בע"מ ענני ערוצים בע"מ טלית תקשורת בע"מ	זיו גלעדי

החלטה

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

בקשת פטור מאישור הסדר כובל - חידוש פטור מיום 23 אוגוסט, 2000
בעניין הסדר שהצדדים לו ארגון התעופה הבינלאומי (International
Air Transport Association) וחברות התעופה החברות בו בעניין
תכנית ה- BSP (Billing and Settlement Plan)

בהתאם לס' 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "החוק"), מוגשת בזה בקשה
לחידוש הפטור מאישור בית הדין, הסדר כובל שפרטיו כדלקמן:



1. הצד להסדר המבקש את הפטור –
International Air transport Association – "IATA"
מרח' המרד 25, תל-אביב.

מען למסירת מסמכים:
אסף רוזיאל עו"ד,
שמעוני אלסטר את רוזיאל,
דרך בגין 48, תל-אביב 66184
טל: 03-6395639 פקס: 03-6395641
דוא"ל: arasiel@sar-law.com.

2. **הצדדים האחרים להסדר- ראה:**
נספח א': החלטת הממונה על ההגבלים העסקיים לפי ס' 14 לחוק מיום 23 אוגוסט,
2000 (להלן: "הפטור" או "החלטת הפטור")

נספח ב': מכתבו של מר' לזלי אלן לוגו, יועץ משפטי בכיר ב-IATA, מיום 23 יולי, 2009
- וכן העתק תקנות IATA הרלבנטיות כפי שצורפו אליו.

נספח ג': מכתב ב"כ IATA מיום 18 אוגוסט 2009, על נספחיו.

3. צורת ההסדר- ראה: **החלטת הפטור** – נספח א', וכן נספחים ב' ו-ג' על נספחיהם.

4. תיאור המסמכים הקובעים ההסדר - ראה: נספח ב' על נספחיו.

5. הנכס או השירות נושא ההסדר – ראה: **החלטת הפטור** – נספח א', וכן נספחים ב' ו-ג' על נספחיהם.

6. מהות הכבילה ופרטים עליה – ראה: **החלטת הפטור** – נספח א', וכן נספחים ב' ו-ג' על נספחיהם.

7. תקופת ההסדר – ללא הגבלה.

8. הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין – ראה: **החלטת הפטור** – נספח א', וכן נספחים ב' ו-ג' על נספחיהם.

אני מצהיר שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, שהמסמכים המצורפים הם נכונים ומלבדם (ולרבות המסמכים נזכרים בהם), אין, נכון למועד חתימתי דלהלן, כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.

יעקב זוסמן,
מנהל IATA בישראל

19 / 8/2009



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 התעופה החברות בו

בעניין תכנית ה-BSP (Billing and Settlement Plan)

1. פתח דבר

על שולחני הונחה בקשה למתן פטור 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")¹ וחברות התעופה החברות בו.² עניין ההסדר התקנת מערכת סליקה מרכזית וממוחשבת, המסדירה את הליכי הדיווח, ההתחשבויות והתשלום בין סוכני התיירות מורשי יאט"א, ובין חברות התעופה החברות ביאט"א. התוכנית דועה בשם "תכנית ה-BSP", (להלן: "התכנית"). כן הוצגה בפניי התכנית והוסברה דרך פעולתה.

לאחר שבחנתי את ההסדר המוצע ואת הכבילות המצויות בו, כמו גם את השפעתם האפשרית על התחרות בשוק הרלוונטי, ולאחר שנועצתי בועדה לפטורים ולמיזוגים, שוכנעתי כי אף שההסדר עלול להגביל את התחרות בחלק ניכר של השוק המושפע ממנו, אין בו כדי לפגוע פגיעה של ממש בתחרות בשוק כאמור, כי עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה, וכי אין 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.

2. תכנית ה-BSP

על פי הסדרים המקובלים מזה שנים בענף התעופה הסדירה מדווחים סוכני הנסיעות מורשי היאט"א,³ לכל אחת מחברות התעופה היאט"איות - לרוב עד ל-15 בכל חודש - על מכירות כרטיסי

¹ על פי נתונים שנמסרו לרשות ההגבלים העסקיים, מאגד הארגון, אשר נוסד ב-1945, את חברות התעופה החברות בו.
² הפעילות בעולם

הטיסה שבוצעו על ידם בחודש הקודם, ועל סך חובם לכל אחת מן החברות.⁴ התשלום לכל חברת תעופה מתבצע בנפרד, כך שכל חברה מקבלת מידי חודש שורת תשלומים מכל סוכני הנסיעות הקשורים עמה.

תכנית ה-BSP נועדה לייעל את סדרי הדיווח וההתחשבות הנוהגים כיום ולשפרם. במסגרתה ידווחו הסוכנים על פעולותיהם (מכירת כרטיסי טיסה, החלפות, החזרים וכדומה) למרכז לעיבוד נתונים של התוכנית, המכונה DPC (Data Processing Center). בהתאם לדיווחי הסוכנים יפיק ה-DPC את סך החיובים של כל סוכן וסוכן לגבי תקופת הדיווח, יחייב את הסוכן, יחשב את חלוקת הסכום המגיע מכלל הסוכנים לכל אחת מחברות התעופה, ויטפל בסליקה באמצעות בנק: כל סוכן יעביר את הסכום המגיע ממנו לבנק הסולק, וזה יעביר את התשלומים לכל אחת מחברות התעופה.

עוד תאפשר תוכנית ה-BSP ביצוע של "כרטוס נייטרלי" על ידי סוכני הנסיעות. כרטוס נייטרלי משמעו שימוש בכרטיסי טיסה שאינם ייחודיים לחברת תעופה מסוימת. כרטוס כזה משחרר את סוכני הנסיעות מן הצורך בקיום מלאי של כרטיסי טיסה ייחודיים לכל חברת תעופה; במידה חלקית קיים כרטוס כזה כבר היום, אך ה-BSP ייעל את ההסדר הקיים.

תוכנית ה-BSP אינה ייחודית לישראל. תוכניות כדוגמתה מיושמות בכמאה מדינות ברחבי העולם, לרבות מדינות מערב אירופה וארה"ב. הגוף המפקח מטעם IATA על יישום התוכנית והפעלתה ברחבי העולם הוא ה- Passenger Agency Conference (PAC). לצורך הגשמת תפקידו הוקמה ה-BSP Committee, אשר על חבריה נמנים עשרים נציגים מטעם חברת התעופה החברות ב-IATA. מנהל BSP מקומי מופקד על הניהול היומיומי של התוכנית בכל מדינה או איזור, והוא כפוף לפיקוחה של הנהלת ה-BSP ולהנחייתה.

היתרונות הטמונים בהנהגת תוכנית ה-BSP ברורים. בהחלטת הנציבות האירופית מיום 30 ביולי 1991, בה נבחנו החלטות יאטי"א בנוגע ליישום "The IATA Passenger Agency Programme" - תוכנית שכללה בין השאר אימוץ של מערכת ה-BSP - נאמר כך:

"BSPs are regarded by airlines and agents alike as a very cost-effective way of clearing their own accounts by greatly reducing administrative costs through standardization...

Preserving the BSP clearing system will allow agents to avoid costly paperwork. Economies thereof will be passed on to costumers via, inter alia, commission splitting".⁵

⁴ הסדר זה הוא ההסדר הרגיל של יאטי"א, הנוהג ברוב העולם. ראו 2491/90 התאחדות סוכני נסיעות ותיירות בישראל ואח' נ' פאנל חברות התעופה הפועלות בישראל ואח' (טרם פורסם), פסקה 2 לפסק הדין.
⁵ חו"מ 85 of Article 85 of the IATA Convention.

בהערת אגב אעיר כי נתקבלו אצלנו כמה וכמה תלונות להפעלת כוח משותף מצד חברות התעופה היט"איות ומצד האיגוד העסקי בו הן חברות, המתקרא פאנל חברות התעופה, אל מול סוכני הנסיעות. על פי תלונות אחרות, מתאמות חברות התעופה את פעולותיהן, ובפעילותן המשותפת יוצרות חזית אחת אל מול סוכני הנסיעות. אני מבהיר כאן ועכשיו, כי פעולות מעין אלה אינן חוקיות על פי חוק ההגבלים העסקיים.

על אף כל האמור לעיל, הסדר ה-BSP - בתנאים המתוארים להלן - דווקא יעביר תופעות אלה מן העולם. הנהלים שיוצר ההסדר לבירור מחלוקות בין סוכנים לבין חברות תעופה, האיסור שהוא מטיל על חברות תעופה ועל האיגוד העסקי שלהן להיות צד למחלוקת שבין סוכן נסיעות לבין חברת תעופה מסוימת, והחובה המוטלת על החברות לפעול באופן עצמאי ובלתי תלוי בקביעת פעולותיהן העסקיות - כל אלה באים למנוע תיאום או שיתוף פעולה ישיר או עקיף בין חברות תעופה לצורך גביית חוב אמיתי או מדומה מסוכן נסיעות. אני מזכיר כי לא רק מנהל ה-BSP המקומי אלא כל אחת ואחת מחברות התעופה החברות ב-IATA והפעילות בישראל, מחויבות אחר מילויים של תנאי ה-BSP ככתבם וכלשונם.

4. התנאים למתן הפטור

כאמור, בעוד שההסדר נושא בכנפיו בשורה של יעילות, הוא מקים חששות להפעלת כוח משותף של חברות תעופה כלפי סוכן נסיעות, שימוש במערכת ככלי להעברת מידע בין החברות לבין עצמן, ותיאום פעולותיהן העסקיות. בכדי למנוע את הפגיעה בתחרות העשויה לצמוח כתוצאה מן ההסדר, ראיתי לנכון לקבוע בפטור את התנאים הבאים:

1. התכנית ויישומיה יהיו פתוחים לשימוש על בסיס שוויוני לכלל ציבור סוכני התיירות מורשי האיט"א בישראל ולכל חברות התעופה הפועלות בישראל. מנהלת התכנית לא תגבה כל תשלום או הוצאה עבור הצטרפות לתכנית, אם כי לשם הצטרפות לתכנית יהא על הסוכן לדאוג על חשבונו להתחברות למערכת הזמנות ממוחשבת (כדוגמת "כרמל", "וורלד ספאן", או כל מערכת דומה אחרת).

2. העברת המידע בתכנית והפעילות בה יהיו על בסיס שוויוני. מנהלת התכנית לא תעביר לחבר בתכנית, לרבות מי מחברות התעופה, כל מידע מתוך מאגר המידע של התכנית, ובכלל זה מידע הנוגע לפעילותו העסקית של חבר זה או אחר, מלבד מידע הנוגע לנתוני עסקאות שהוא צד להן או לפעילותו הוא. אין באיסור האמור כדי למנוע העברת מידע הנושא אופי סטטיסטי-כללי, שאיננו מתייחס לסוכן תיירות זה או אחר.

3. אם כתוצאה משגיאה בחיוב החודשי הנובעת מתקלה טכנית, כגון טעויות בהקלדת נתונים, יהיה סכום החיוב לסוכן התיירות גבוה באופן משמעותי מסכום החוב המגיע ממנו בפועל, אזי רשאי הסוכן לפנות למנהלת התכנית ולחודיעה על כך מבעוד מועד.

(או בטרם כל מועד/ים אחר/ים להתחשבוניות שינהגו בעתיד), כי יש לו מחלוקת על החשבון עם מי מחברות התעופה, וכי הוא משלם את החוב על פי חשבון התכנית למעט הסכום השנוי במחלוקת. הודעה כאמור תוכל להעשות גם ביחס לתודש הקודם, ובלבד שגם בחודש הקודם שילם את החוב באופן האמור. אין באמור לעיל כדי לגרוע מזכותה של חברת תעופה להורות למנהלת התכנית בכל עת לחסום את יכולת הסוכן להנפיק כרטיסים עבורה בתכנית.

5. עם קבלת הודעה כאמור מאת סוכן התיירות, תיחס מנהלת התכנית את החוב למי מחברות התעופה שנקבו בחודעת הסוכן בלבד, באופן שיתר חברות התעופה לא יקבלו (אף לא לפרק זמן קצר) כל הודעה על המחלוקת האמורה, ומבחינתן תימשך העבודה בתכנית מול אותו סוכן כרגיל.

6. מובהר כי אף אם סברה מי מחברות התעופה הנוגעות בדבר כי על הסוכן לשלם את החוב (כולו או מקצתו), והסוכן מסרב לשלם את החוב, וחברת התעופה הודיעה על כך למנהלת התכנית, לא תוכל מנהלת התכנית לחסום את אפשרות הסוכן להנפיק כרטיסים אלא עבור אותה חברת תעופה, ולא תוכל לחסום את הקשר האמור בין הסוכן ובין יתר חברות התעופה, והחברים בתכנית לא יקבלו (אף לא לפרק לזמן קצר) כל הודעה בתוך התכנית על ניתוק זה של הקשר; מבחינתן תימשך העבודה בתכנית מול אותו סוכן כרגיל.

7. התכנית לא תופעל בטרם הועבר מאת הצדדים אישור בכתב לידי רשות ההגבלים העסקיים על כי תנאים 4-6 הם בני ביצוע מבחינה טכנולוגית וכי התכנית מתוכננת כך שתקיימם מעתה ואילך.

8. לא יערכו כל שינוי, או תוספת טכנולוגיים או יישומיים משמעותיים לתכנית כפי שזו הוצגה בפני רשות ההגבלים העסקיים (ביום 24 במרץ 1999 ו-19 באוגוסט 1999), אשר יהיה בהם כדי לפגוע בתנאים המפורטים בהחלטה זו, זולת אם ניתן לכך אישור מראש של הממונה על הגבלים עסקיים.

9. בתום כל שנה מיום מתן החלטתי זו יועבר לידי רשות ההגבלים העסקיים אישור, חתום בידי מנהל תכנית ה-BSP בישראל (המייצג, על פי החלטות יאטי"א, את חברות התעופה ויאטי"א לצורך הפעלת התכנית), כי בשנה החולפת התקיימו אחד לאחד כל התנאים המופיעים לעיל.

על כל אחת מחברות התעופה לפעול באופן עצמאי ובלתי תלוי בקביעת פעולותיה העסקיות ובביצוען, ואין בהחלטה זו כדי להתיר כל שימוש בתכנית שאיננו מתיישב עם הוראות חוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח-1988 או עם החלטה זו.

תוקפו של פטור זה הוא חמש שנים מהיום בו יאשרו בכתב כל חברות התעופה שיהנו מהסדר ה-BSP וכן ה-BSP עצמו כי הם צדדים לבקשת הפטור וכפופים לתנאיו.

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.

ד"ר דוד תדמור
הממונה על הגבלים עסקיים

ירושלים, כ"ב אב, תש"ס

23 אוגוסט, 2000