



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)

(Billing and Settlement Plan) BSP בעניין תכנית ה-

1. פתח דבר

לפנינו בקשה לחידוש הפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "חוק ההגבלים העסקיים") להסדר שצדדים לו ארגון התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association, להלן: "ייאט"א"¹) וחברות תעופה. עניינו של ההסדר בהתקנה ושימוש במערכת סלקיה מרכזית מומוחשבת, המסדרה את הליכי הדיווח, החתשבנות והתשלים 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 הcobel נושא בקשה זו (להלן: "הפטור הקודס"²). כיום, בחולף שנים לא מבוטלות ממועד מתן הפטור הקודם - שנים שבמהלכן חלו תמורות בענפים הרלוונטיים לפטור - ערכתי בדינה מחודשת של הפטור המבוקש, על היקפו ותנאיו. בבחינת הפטור הבאתי בחשבון את הצטרפותו של חברת אל על להסדר.

לאחר שבחןתי את ההסדר המוצע ואת הנסיבות המצוויות בו, כמו גם את השפעתו האפשרית על התחרות בשוק הרלוונטי, ולאחר שנעוצתי בזעם לפטורים ולמיוזגים, שוכנעתי כי אף שההסדר עלול להגביל את התחרות בחלק ניכר של השוק המושפע ממנו, הרי שכפוף לתנאים המנוינים בסיפה להחלטתי, אין בו כדי לפגוע פגעה של ממש בתחרות בשוק כאמור, עיקרו של ההסדר אינו בהפרחת התחרות או במניעתה, ואין בו כבilities שאינן נחוצות למימוש עיקריו. מטעמים אלה רأוי ההסדר לפטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, בכפוף לתנאים המנוינים בסיפה 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) BSP 2000; הגבלים עסקיים 3008741.

2. תכנית ה-BSP

א. כלל

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

ב. ה嗑דר

תיארו של ההסדר, פועלים של הצדדים לו, ההיסטוריה שלולה אותו והניסיונות בגנים נמצאו כי ההסדר ראוי לפטור בתנאים, תוארו בהרחבה בפטור הקודם. בתמיכת ייאמר, כי מדובר בהסדר שיעקרו הקמת מערך המאפשר דיווח, התchapנוות, סליה ותשלים ממוחשבים³, של חיבורים הנובעים מעסקות שבוצעו בין סוכני הנסיעות מורשי יאט"א⁴ לבין חברות התעופה החברות בתכנית בישראל. במובן זה, תוכנית ה-BSP נועדה ליעיל את סדרי הדיווח וההתchapנוות בין סוכני הנסיעות מורשי יאט"א, ובין כל אחת מחברות התעופה החברות בתכנית. כך, חלף התchapנוות 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 משק בין מערכות הזמן הרכטיסים השונות (להלן - "GDS") לתכנית, כך שביחס לכל תקופת דיווח, התכנית סוכנת את חיבויו 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, ומפלת בסliquה באמצעות בנק סולק: כל סוכן מעביר את הסכום המגיע ממנו לבנק סולק מוגדר מראש, וזה מעביר את התשלומים, במרוכז, לכל אחת מחברות התעופה.

לא מותר לציין, בהקשר זה, כי ההסדר נוגע לסוכני נסיעות ישראלים רבים, וכן למრבית חברות התעופה המטייסות נושאים בטיסות סדירות לישראל ומהנה (כמו גם למספר חברות תעופה זרות שאין ט索ות לישראל ומהנה), ולפייך, בסופו של יומם, לעסקות רבות המבוצעות בישראל סוכן נסיעות ישראלי צד להן בקשר עם מכירת כרטיסי טיסה בינלאומיים.

כאמור בפטור הקודם, תכליתו של ההסדר, כמו גם היתרון הטומוניים בהנחתת תוכנית ה-BSP ברורים: התכנית תביא לפישוט הליכי הדיווח והתשלים; תיצור סדרי עבודה אחידים; תיעיל את הדרכת הסוכנים; ותאפשר בקרה טובה על מלאי הזמן וקרטיסי הטיסה. מכאן כי יתרונותיה העיקריים של התכנית הינם, ראשית, בחסקו בעליות הגביה: תחת אלפי העברות כספים בין סוכני הנסיעות לחברות התעופה מידי חודש בחודשו, יעביר כל סוכן מידי חדש תשלים אחד לבנק

³ לרבות כרטוס ניטרלי.

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

המסלול, וכל חברה תעופה החברה בתכנית תקבל מאותו בנק תשלום אחד. שניית, בהגברת שילובן של מערכות המחשב והאוטומציה בהליכי הדיווח והחתbeschנות שבין סוכני הנסיעות לחברות התעופה. ושלישית, בפתרוט הליכי החתbeschנות והסלקיה בין סוכני הנסיעות הישראלים לחברות התעופה החברות בתכנית. פישוט הליכי החתbeschנות והסלקיה במרקחה דן, יתרונו גם בכך שהוא מקל על החתbeschנות של סוכני נסיעות ישראלים עם חברות תעופה זרות. הקלה החתbeschנות האמוריה יש בה להגדיל את מערכ שיתופי הפעולה בין סוכני נסיעות ישראלים לחברות תעופה זרות ולפיך להגדיל למעשה את היעט הטיסות. בסוף הדברים, הפעלת המערכת משמעה ייעול עשויי להביא להזלת עלויות הנסעה ללקוח.

הסדר מהווה הסדר כובל בהתאם לסעיף 2 לחוק. ההסדר אינו עוסק בתובלה בינלאומית, אלא בהסדרת היבטים של החתbeschנות של חברות התעופה עם שוק סוכני הנסיעות, עניין שאינו בעל נגיעה ממשית ושירה לתובלה הבינלאומית ואנו לו זיקה קרובת ואינטימית לתובלה ביןלאומית כנדרש לשם כניסה לגדרו של סעיף 3(7) לחוק ההגבאים העסקיים, הקובל כי הסדרים מסוימים בתחום התובלה הבינלאומית לא ייחסבו כהסדרים כובלים⁵. לאור אי-כוניסטו של ההסדר לגדרו של סעיף 3(7), מילא אין צורך לדון בסעיף 3א לחוק, המציג את תחולתו האפקטיבית של סעיף 3(7).

3. החששות העולים מן ההסדר

כאמור בפטור הקודם, על אף היתורונות הגלומיים בה, אימוץ תוכנית ה-BSP אינו חף מקשישים. ישיבותם בצוותא של גורמים עסקיים מתחרים זה בזה כרוכה בריגל בחששות לא מבודלים: שיתופי פעולה בין גורמים מתחרים יוצר, מטבע הדברים, תנאים נוחים להידבות ולהעברת מידע עסקי.⁶

מעבר לכך, קיים בקשר עם תוכנית ה-BSP חשוש ממשועתי נוסף, לפיו תשמשנה 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 שהוא בפניו, מביא בהכרח למצב בו פיגור או חוסר בתשלום של סוכן נסיעות נזקף לחובתו, על ידי מערכת ה-BSP, כלפי כל חברות התעופה להן נדרש הסוכן לשלם באוטו חדש. 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 המשמשות בתכנית בישראל. כך, אפילו לא שילם הסוכן סכומים שנדרש לשלם אך לדעתו אין לחברת התעופה זכות לקבלם ואין לו חובה משפטית

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

⁶ החשש הוא כי שיתופי פעולה הלגייטימי שבין המתחרים יחולל (spillover) לתחומים ששיתופי הפעולה בהם הוא בלתי ליגיטימי ופגעני ביחס לתחורות. חששות אלה קיימים כל אינט שמתחרים משתפים פעולה בינם. רואו לעניין זה קביעה לפ"ס 43 – ההסדר כובל בין חברות החשעה בע"מ 2001 הגබאים עסקיים 301298; החלטה בעניין הסכם בין אלביט מערכות בע"מ לבון התעשייה האוורית לישראל בע"מ; 2007 הגබאים עסקיים 5000616. החלטה בעניין הסכם בין התעשייה האוורית בע"מ לבון פא"ל בע"מ; 2009 הגබאים עסקיים 5001519. החלטה בעניין ההסדר כובל בין שישה קואופרטיבים להובלה יבשתית בעניין פעילות "תחבורה"; 2010 הגබאים עסקיים 5001678. מרים מזרחי "ميزים משותף כהסדר כובל" משפטים כג 213, 235 (תשנ"ד).

לשלים. תוצאה זו אינה מוצדקת, בין היתר, לאחר ואIOS הניתוק מעובדה מול כל חברות התעופה עשוי לא להשאיר אפשרות של ממש לבחינה עניינית של טענות הסוכן לגוף. יתרה מזו, משמעות קיומו של מגנון זה עשוי להיות לחץ על הסוכן שלא להסתכש עם שום חברת תעופה ולשלם לה כל 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 בשותף כוח כלפי סוכן, בעצם או באמצעות האיגוד העסקי שלו, או לקבוע בשותף את התנהלותו המסחרית בקשר אליו.

מאז ניתן הפטור הקודם, נתקבלו ברשות תלונות אחדות בקשר עם תכנית BSP. בכלל, התלונות מתמקדות בטענה לפיה המערכת מעניקה לחברות התעופה המחויבות אליה כוח מצרי משמעותי, לחברות התעופה עושות בו שימוש נגד סוכני הנסיעות. כך למשל, התלונה העיקרית התייחסה לכוח של יאטי"א לנתק סוכן מהמערכת, כאשר משמעות הניתוק הינה מבחינת הסוכן הפסיקת מידית של עבודתו מול כל חברות התעופה החברות בתכנית. התלונות התייחסו, למשל, למקומות בהם נגלה חסר בתשלומים שהועבר על ידי סוכן נסיעות שלא ניתן היה ליחסו לחברת תעופה ספציפית או שנגלה רק לאחר מועד העברת התשלומים (למשל, במצבים של מחלוקת על הפרשי שער), או בעטיוں של טעויות טכניות בהעברת התשלומים או בקליטות (כגון טעויות בנק). תלונה אחרת התייחסה לתשלומים הנוגבים על ידי יאטי"א בגין השימוש במערכת ובדבר שינויים שונים שהוכנסו בה.

יאמר, כי תכנית BSP אינה ייחודית לישראל, והיא מופעלת, בוראיציות שונות, במקומות נוספים ברחבי העולם. חששות מן הכוח היותר הנitinן במסגרת ההסדר לחברות התעופה בהתקשרותם עם סוכני הנסיעות העסיקו מערבי הגבלים נוספים נספחים ברחבי העולם, שהבינו עלי כתוב את חששותיהם לפגיעה תחרותית כפועל יוצא מן ההסדר⁷. במקומות אלו הגיעו לבסוף לפתרונות הנקודתיים אליהם הגיעו, כל מקום לפי עניינו.

4. התנאים למtan הפטור

יהודה של התכנית, והעובדת שמדובר במערכת שאין שנייה לה, בפרט אם נביא בחשבון את הצטרופותה של אל על למערכת, הלו את החיש מפני ניצול כוח המצרי של חברות התעופה ותלותם של הסוכנים במערכת, לגריפת רוחחים בקשר עם השימוש בתכנית. חשש זה מוגף, באמצעות התנאי המחייב מעת זכות שימוש⁸ בתכנית הבסיסית בחינוך - לכל סוכן נסיעות מורשה יאטי"א המבקש זאת. התנאים אינם אסורים על יאטי"א לגבות תשלום בגין שימוש בגרסה משופרת של התכינה שהיא מפיצה בקרב המשתמשים בישראל, הכוללת פונקציות נוספות שאין נדרשות לעצם השימוש בתכנית, וזאת בין השאר לנוכח החלטת יאטי"א בפני כי במקרה תקופתו של

⁷ לעניין זה ראה, למשל, החלטת הנציגות האירופית 91/480/EEC: Commission Decision of 30 July 1991 IATA relating to a proceeding pursuant to Article 85 of the EEC Treaty (case No IV/32.659 ; וכן החלטת הנציגות האוסטרלית A90791, ו滴滴水道有限公司 Passenger Agency Programme) שניתנו בקשר אליו (כגון 91020 A), הזמין עליו באתר הנציגות האוסטרלית <http://www.accc.gov.au>.

⁸ כהגדרת מונח זה בתנאים להלן.

פטור זה היא לא تعالה את המחיר הנגבה על ידה בגין השימוש במערכת המשופרת עבור משתמשים בישראל מעבר למחיר הנגבה כיום⁹.

החשש מפני עשיית שימוש בכוח המכרי של חברות התעופה נגד סוכני הנסיעות בקשר עם פעולת הניטוק, מוג במספר תנאים, המגבילים את יכולתה של יאט"א לנתק סוכן מהמערכת במצבים של טוות שאינה תלואה בסוכן; המאפשרים לסוכן להודיע כי הוא חולק על חיוב מסויים חשוב בו, כך שהוא חiyוב השני בחלוקת יוצאת ממערכת-BSP ויטופל באופן ישיר בין הסוכן לבין חברת התעופה בלבד; המחייבים מתן הודעה לסוכן על אי-ביצועו של תשלום או ביצוע תשלום בחסר ומטען הזדמנויות למלא את החסר; והחייבים את יאט"א בתיעוד ובдиוח מיידי לממונה בקשר עם ניתוקים, לצרכי בקרה.

חשש אחר, מפני דחיקת חברות תעופה מתחומות שאין חברות בתכנית ה-BSP וחסימתן בפני סוכני הנסיעות המשמשים בתכנית, מוג אף הוא, בפתחת המערכת באופן שיוינו לכל חברות התעופה העושות שימוש במערכות ה-GDS.

החשש לעשיית שימוש במערכות ככליה להידברות ולהעברת מידע עסקי בין חברות התעופה, בין לבין עצמן במישרין, באמצעות המערכת או על-ידי יאט"א, מוג באמצעות תנאים האוסרים על העברת מידע שלאolloל למנוע את התחרות או להפחיתה, ככל שההעברה המידע אינה נדרשת לצורך פעולה השותף של המערכת ותפקודה.

ובן מאילו, כי מערכת BSP עצמה אינה רשאית לשנות את תנאי האשראי, את עצם יכולתו של סוכן לעבוד מולה או לקבוע תנאים ביחס לעובודה עם סוכני הנסיעות. כך למשל, יאט"א לא תבע את עמדתה ביחס לשיעורי העמלה ולא תקבע האם תוקם סוכנות מסוימת במקום זה או אחר, כשם שלא תנגד להקמתה של סוכנות ולא תسرב לפעול עם סוכן מסוימת. יצוין, כי שינוי בתננות יאט"א, עשוי להחשב שינוי מהותי בתנאי ההסדר שהוצע לי.

5. סוף דבר

לאחר שנועצתי בועדה לפטורים ומיוזגים, ראייתי לנכון להשתמש בסמכות הנתונה לי בסעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים ולהעניק את הפטור המבוקש, בהתאם המפורטים להלן:

א. הגדרות

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

⁹ למעט הפרשי הצמדה כמפורט.

2. בתנאים אלה:

הממונה על הגבלים עסקיים;	"הממונה":
International Air Transport Association, וכל אדם קשור בה;	"יאט"א":
סוכן נסיעות שעמד בהליך הבדיקה והאישור של יאט"א, על פי הקריטריונים הקבועים על ידה;	"סוכן נסיעות" מורשה יאט"א:
תכנית המנהלת ע"י יאט"א, ומאפשרת את ביצועם של הליכי דיווח, התשכבות, סliquה או תשולם, לרבות כרטוס נייטרלי, בין סוכני נסיעות לבין חברות תעופה;	"תתכנית":
כל תשלים, לרבות הוצאה, דמי הרשמה, דמי טיפול, דמי מנוי, דמי שימוש, וכל כיוואה בזה, בכיסף או בשווה כספּ;	"דמי חיבור":
ביצוע פעולות באמצעות התכנית, ובכללן דיווח, התשכבות, סliquה או תשלים, כרטוס נייטרלי, ריכוז חיבורים וזיכויים והעברת הפירוט בדבר חיבורים וזיכויים לגורם שבוחבה או בזכותו;	"שימוש":
צירוף לתכנית, בין היתר על ידי מון גישה לתכנית, לרבות שימוש בתכנית לאחר צירוף כאמור;	"חיבור":
שלילת השימוש בתכנית, לרבות מנעה בדרך כלשהי של השימוש בתכנית, חסימה, צמצום, פגיעה, הגבלה או התנאה 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 יכולת לשימוש שיטות שימוש בתכנית, הגבלת יכולת להזמין כרטיס טיסה או להפיקו, לרבות באמצעות מערכת הזמנה כרטיסים (GDS), וכל דרך אחרת שתוצאתה צמצום יכולת העבודה השותפת עם התכנית;	"ניתוק":
Default Irregularity או כהגדרכם בתקנה 832 לתקנות יאט"א, או כל תקנה דומה או שתובא במקום;	"חריגה":
השער שנקבע לצורך ביצוע המרות מטבע מדולר אמריקאי לשקלים חדשים בгин עסקות שישולקו במסגרת התכנית;	"שער ההמרה":
IATA Resolutions המתפרסמות על ידי יאט"א מעת לעת;	"תקנות יאט"א":

ב. חובה לאפשר חיבור לתקנית

3. יאט"א אפשר לכל סוכן נסיעות מורשה יאט"א בישראל וכל חברות תעופה המנהלת את פעילות הפצת כרטיסי הטיסה לטיסותיה באמצעות מערכת הפצה בינלאומית (GDS) וביחס לפניות זו, המבקשים זאת, להתחבר לתקנית. יאט"א לא תפלה בין סוכני נסיעות או בין חברות תעופה בחיבורים לתקנית.
4. יאט"א לא תגבה דמי חיבור כלשהם עבור החיבור לתקנית. אין באמור בס"ק זה למנוע מיאט"א לדריש מסוכן נסיעות להתחבר על חשבון 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 לsocנּן נסיעות או לחברת תעופה או לכל אדם הקשור למי מהם, במישרין או בעקיפין, מידע שהועבר בתקנית, לרבות הודעה בדבר אי ביצועו של תשלום או תשלום שבוצע בחסר. אין באמור בס"ק זה לאסור העברת מידע כאמור לחברת תעופה או לsocנּן נסיעות בנוגע לעסקה שהם צד לה או לפעילותם הם. אין בתנאי זה כדי לאסור העברת מידע הנושא אופי סטטיסטי-כללי ואינו מתייחס לsocנּן נסיעות או לחברת תעופה ספציפיים.
- ב. יאט"א, חברת תעופה שחווצה לתקנית וכל אדם הקשור למי מהן, לא יעבירו לחברת תעופה הirection או המלצה בנוגע להתקשרות עם socנּן נסיעות או תנאה. אין באמור בס"ק זה לאסור העברת מידע על ידי יאט"א בנוגע להליך הבדיקה והאישור של הסוכן.

ד. הגבלת ניתוק מהתקנית

6. א. יאט"א לא תנתוק סוכן נסיעות מהתקנית, אם במועד התשלום בידי סוכן הנסיעות הכספיים לפירעון מלא של התשלום בחשבון הבנק ממנו הוא יבוצע, וsocנּן הנסיעות עשה את הפעולות הנדרשות על מנת לשלם את החוב במלואו ובמועדו,อลס כתוצאה מנסיבות חיצונית, שאין בשליטת socנּן הנסיעות, לרבות טעות בהקלחת נתונים, טעות או תקלת טכנית במערכות הבנק או שביתה בבנק (להלן – "טעות טכנית"), לא בוצע התשלום במלואו ובמועדו, ובלבד ששוכן הנסיעות המכיה ליאט"א אסמכתאות המעידות על התקיימות של כל אלה.
- ב. בנסיבות שתוארו בס"ק א. לעיל, לא ירש האיחור בתשלום לחובת socנּן הנסיעות כחריגת (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 התקנית.

ה. הودעה בדבר סכום השני בחלוקת

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

8. א. הודיעו סוכן נסיעות ליאט"א כי הוא חולק על חיוב שחייב בו במסגרת התכנית, בגין העתק מהודעה על-כך שהעביר לחברת תעופה (אלא אם החיוב שעליו הסוכן חולק אינו מתיחס לחברת תעופה ספציפית, לרבותחלוקת על הפרשי שער,חלוקת על הפרשים הנובעים מאייחור בהעברת התשלומים,חלוקת על חיוב שהعبارة יאט"א עבר עצמה וכדו'), וזאת עד למועד שנקבע בס"ק ד להלן, תקיים יאט"א את כל אלה:

(1) תקבע את החיוב לצורך התכנית בהתאם להודעתו של הסוכן, והסכום השני בחלוקת לא יחשב חוב במסגרת התכנית;

(2) לא תפעל בדרך כלשהי, בלבד מזו האמור בס"ק (1) לעיל, בקשר עם הסכום השני בחלוקת; אין בס"ק זה לאסור על העברת הودעה לחברת תעופה על כך שסוכן נסיעות חלק על חיובה. אולם, אם חלק הסוכן על חיוב שאינו מתיחס לחברת תעופה ספציפית כאמור לעיל, תהיה יאט"א רשאית לפעול למימוש החיוב בדרך של משא ומתן מול הסוכן, או הרדייניות בפני בורר או ערכאה משפטית מוסמכת.

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

ג. אין כאמור בס"ק א. כדי לשנות מן החובות והזכויות שבין חברת תעופה לסוכן הנסיעות, לחברת תעופה תהיה רשאית לפעול מול מול הסוכן 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 מתיחס לחברת תעופה ספציפית כאמור לעיל, והסוכן לא יוכל היה לדעת על היותו של הסכם שני בחלוקת עד למועד הקבוע בס"ק 8.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, שנעשה בקשר עם סוכן נסיעות. תיעוד זה יכול בין היתר את פרטיו של כל סוכן נסיעות, לרבות שמו, כינויו המשחاري, כתובתו, טלפון ופרטי התקשרות נוספים עימיו, וכן את תאריך חרישום, ותיאור של

השתלשות האירועים שקדמו לחריגה או לניתוק, לפי העניין, וגרמו לה; תיעוד זה ישמר במשרד 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 יותר מ-3 ימי עסקים לאחר שבוצע.

11. יאט"א תקיים תיעוד בכתב של כל הפניות, התלונות והבקשות, שהתקבלו אצלנו בנוגע לתוכנית או לתנאים אלו. תיעוד זה יכול בין היתר את פרטיו של כל פונה, מתلون או מבקש, לרבות שמו, כינויו המשחררי, כתובתו, טלפון ופרטיה התקשרות נוספים עימיו, תאריך קבלת הפניה, התלונה או הבקשה, וכן את העתקה, את תאריך מתן תשובה של יאט"א והעתקה; אם נתקבלה הפניה, התלונה או הבקשה - או ניתנה תשובה של יאט"א - בעלפה, גם תמציתת של תוכנה; תיעוד זה ישמר במשרד 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 המוחברים לתוכנית עותק מההחלטה זו, וכן לכל סוכן נסיעות שיתחבר לתוכנית בעtid, בסמוך לאחר מועד תחילת החיבור.

13. לצורך התוכנית, שער ההמרה יקבע בהתאם לשער העברות והמחאות גבוהה, כפי שיפורסם על ידי הבנק המשמש באותה עת את התוכנית כבנק הסולק בסוף יום המשחר הקודם ליום ההעברה הקבוע להעברה בשקלים באותו חודש. לא פורסם שער ההמרה באותו יום כאמור, יקבע שער ההמרה כמפורט שערו היחמורה בהתאם למוצע שער העברות והמחאות גבוהה כפי שיפורסם על ידי בנק לאומי, בנק הפועלים ובנק דיסקונט בסוף יום המשחר הקודם ליום ההעברה הקבוע להעברה בשקלים באותו חודש.

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

15. חברת תעופה העוסקת שימוש בתוכנית במועד החלטתי זו, תעביר לממונה תוך 90 ימים אישור בכתב על-כך שב%;"> שימוש בתוכנית היה חברות התעופה צד להסדר נושא פטור זה, שה坦נים לפטור זה חלים עלייה, שה坦נים הם בני ביצוע מבחינה, ושתקיים את התנאים בקשר עם הפעלה של התוכנית בישראל, בהתאם לטופס המצ"ב כנספח א' לפטור זה. חברת תעופה שתתבקש להתחבר לתוכנית לאחר מועד החלטתי זו, תעביר לממונה אישור כאמור לפני חיבורה לתוכנית.

16. התעוורר 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 הగבלים העסקיים נתונה החלטתי זו לעור בפני אב בית הדין להגבלים עסקיים על ידי איגוד עסקי, ארגון צרכנים או כל אדם העולם להיפגע מההסדר הכלוב עליו ניתן הפטור.


רונית גור
המומנה על הגבלים עסקיים

ירושלים, ז' כסלו, תשע"א

14 נובמבר 2010

נספח א

תאריך : _____

לכבוד

המומונה על הגבלים עסקיים

רחוב נפי נשרים 22

ירושלים 91341

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

הרינו לאשר בזאת, כי חברתנו ממנית על חברות התועפה העומדות להציג לתוכנית ה-BSP
בישראל.

משמעותו מאושרים בזאת כדלקמן :

1. בשיטתה שימוש בתוכנית יהיה חברתנו מצד להסדר בעניין ה-BSP.
2. חברתנו מבהירה, שבהתאם לכך התנאים לפטור האמור חלים עליה.
3. התנאים הם בני ביצוע מבחינות חברתנו.
4. חברתנו תקיים את התנאים בקשר עם הפעלה של התוכנית בישראל.

בכבוד רב,